

**Wirtschafts- und verkehrsgeographische
Auswirkungen von Sportveranstaltungen hohen
Publikumsinteresses**
(Ein Beitrag zur Geographie des Freizeitverhaltens)

von

Hartmut Baumann

aus

Miltenberg

1972 M 452

**Wirtschafts- und verkehrsgeographische
Auswirkungen von Sportveranstaltungen hohen
Publikumsinteresses
(Ein Beitrag zur Geographie des Freizeitverhaltens)**

Der Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
zur
Erlangung des Doktorgrades



vorgelegt

von

Hartmut Baumann

aus

Miltenberg

Als Dissertation genehmigt von der Naturwissenschaftlichen
Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg



Tag der mündlichen Prüfung: 8. Mai 1972

Dekan: Prof. Dr. K. Jacobs

Erstberichterstatter: Prof. Dr. E. Wirth

Zweitberichterstatter: Prof. Dr. F. Tichy

V o r w o r t

Die Anregung zur Durchführung der vorliegenden Arbeit erhielt ich von Herrn Prof. Dr. E. Wirth. Aus beruflichem Interesse wollte ich ein Thema behandeln, das dem Sport nahesteht und das auch von dieser Seite her interessante Fragestellungen beinhalten sollte.

Für sein großes Interesse am Fortgang der Arbeit und die großzügige Unterstützung, die er mir immer gewährt hat, möchte ich Herrn Prof. Wirth ganz besonders herzlich danken.

Zu großem Dank verpflichtet bin ich auch Herrn Dr. Helmut Ruppert, der mir in vielen Gesprächen zahlreiche Anregungen und wertvolle Hinweise gab.

Ohne die tatkräftige Hilfe der Sportstudenten des Hochschulinstituts für Leibesübungen der Universität Erlangen-Nürnberg bei den Fragebogenaktionen hätte das Grundlagenmaterial nicht beschafft werden können. Ihnen sei an dieser Stelle Dank gesagt.

Bei vielen Firmen, Ämtern, Behörden, Verbänden und Privatpersonen habe ich bereitwillige Unterstützung gefunden. Insbesondere gilt mein Dank

dem Geschäftsführer der Nürburgring - GmbH, Herrn Gellert, Herrn Heinemann von der Hauptsportabteilung des ADAC in München dem Rennleiter des Norisringrennens in Nürnberg, Herrn Leistner, dem Polizeipräsidium in Nürnberg, insbesondere dessen Vizepräsidenten, Herrn Zeitz, dem Deutschen Fußballbund, Herrn Prof. Dr. F. Lotz von der Universität Würzburg.

Nicht zuletzt danke ich sehr meiner Frau für ihre stete Unterstützung.

Die Arbeit wurde im Frühjahr 1972 abgeschlossen.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite:
I. <u>Einleitung</u>	1
A. Anzahl, Auswahl und besondere geographische Lage der untersuchten Sportveranstaltungen	1
B. Der Sport als Bereich der Freizeitgestaltung	7
C. Methode und Ziel der durchgeführten Untersuchungen	11
II. <u>1.000 km-Rennen des ADAC auf dem Nürburgring am 30.5.1971</u>	13
A. <u>Verkehrsgeographische Auswirkungen</u>	13
1. <u>Sachlich funktionale Zusammenhänge</u>	13
1.1. Ankunftstag und Übernachtungshäufigkeit der Zuschauer	13
1.2. Wahl des Verkehrsmittels und bisherige Zufahrtswege zum Nürburgring	22
1.3. Bezug des Zuschauerstandorts zum Heimatort; Folgerungen für die Verkehrsströme im Nahbereich des Nürburgrings	27

	Seite:
2. <u>Räumliche Besonderheiten, bedingt durch die Rennen am Nürburgring</u>	30
2.1. Art der Übernachtungen und Lage der Übernachtungsorte	30
2.2. Zusammenhang zwischen Parkplatz-Zuschauerstandort und Ort der Übernachtung	36
2.3. Auswirkungen der Großveranstaltungen auf Straßenplanung und Parkraumbeschaffung am Nürburgring	38
B. <u>Wirtschaftsgeographische Auswirkungen der Nürburgringrennen</u>	41
1. Bedeutung der Übernachtungen für das Beherbergungswesen	41
2. Auswirkungen der Veranstaltung auf die ambulanten Händler und auf die Gastronomie im Umkreis der Übernachtungsorte	46
3. Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des 1.000 km-Rennens am Nürburgring	52
4. Die Bedeutung des Nürburgrings für den modernen Straßen- und Fahrzeugbau, sowie für die Fahrerausbildung und -fortbildung	58

	Seite
III. <u>"200 Meilen von Nürnberg" auf dem</u> <u>Norisring am 11.7.1971</u>	60
A. <u>Verkehrsgeographische Auswirkungen</u> <u>des Norisringrennens</u>	60
1. <u>Zonale Betrachtung verkehrsbeeinflus-</u> <u>sender Faktoren, die in ursächlichen</u> <u>Zusammenhang mit dem Norisringrennen</u> <u>stehen</u>	60
1.1. <u>Außerhalb der Stadt Nürnberg</u>	60
1.1.1. Einzugsbereich der Zuschauer	62
1.1.2. Art der Verkehrsmittel für die Fahrt zum Norisring	69
1.1.3. Zeitaufwand für die Fahrt nach Nürn- berg mit dem Pkw in Abhängigkeit von der Art des Verkehrswege	71
1.2. <u>Innerhalb der Stadt Nürnberg</u>	72
1.2.1. Übersicht über die Wahl der Verkehrs- mittel der Besucher im Stadtbereich Nürnbergs	73
1.2.2. Zusätzliche Belegung der Straßenbahnen, Linienbusse, Taxis und Maßnahmen der Stadt Nürnberg	74

	Seite
1.2.3. Verkehrsregulierende Maßnahmen der Polizei innerhalb der Stadt Nürnberg, die in der zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Besucher des Rennens begründet sind	75
1.2.4. Anzahl der Übernachtungen und Übernachtungsorte	76
2. <u>Sonstige Maßnahmen und Auswirkungen im Bereich des Norisrings</u>	78
2.1. Straßensperren, Einbahnstraßen, Sackstraßen, Parkraumangebot	78
2.2. Die Auswirkungen verkehrstechnischer Maßnahmen für den südöstlichen Naherholungsbereich Nürnbergs	81
2.3. Die lokale Bedeutung des Norisrings im Rahmen der Verkehrs- und Raumplanung der Stadt Nürnberg, hinsichtlich Straßenbau, Flächennutzung für Wohnungsbau u. ä.	83
2.4. Die überregionale Bedeutung des Norisringrennens	84
B. <u>Wirtschaftsgeographische Auswirkungen des Norisringrennens</u>	86

1.	Wirtschaftliche Größenerhöhung der Veranstaltung	87
2.	Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des Norisringrennens	88
3.	Auswirkungen des Norisringrennens im Nahbereich und in der Innenstadt	92
3.1.	Nahbereich des Norisrings	92
3.2.	Zentraler innerstädtischer Bereich	94
4.	Beanspruchung der Dienstleistungen des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes durch Besucher des Norisringrennens	96
4.1.	Beherbergung während der Zeit des Norisringrennens	96
4.2.	Verpflegung der Besucher des Norisringrennens	99
IV.	<u>Fußballländerspiel Deutschland - Ungarn am 9.9.1970 in Nürnberg</u>	102
A.	<u>Verkehrsgeographische Auswirkungen des Fußballländerspiels</u>	102

1.	<u>Verkehrsbeeinflussende Faktoren, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Fußballländerspiel stehen</u>	102
1.1.	<u>Außerhalb der Stadt Nürnberg</u>	102
1.1.1.	Einzugsbereich der Zuschauer	103
1.1.2.	Vergleich des Zuschaueraufkommens aus städtisch- und ländlich strukturierten Räumen am Beispiel des Norisringrennens und des Fußballländerspiels in Nürnberg	105
1.1.3.	Wahl der Verkehrsmittel zum Fußballländerspiel	106
1.2.	<u>Innerhalb der Stadt Nürnberg</u>	107
1.2.1.	Verkehrsbelastung in der Innenstadt und an Verkehrsknotenpunkten in der Stadtrandzone	108
1.2.2.	Auslastung der Züge, Maßnahmen der Bundesbahn im Stadt- und Nahbereich Nürnbergs	111
1.2.3.	Zusätzliche Belegung der Straßenbahnen durch das Länderspiel. Maßnahmen der Stadtwerke Nürnberg (VAG), die durch das Fußballländerspiel bedingt sind	115
2.	Auswirkungen der Fußball-Großveranstaltungen auf Planungsvorhaben	117

	Seite:
B. <u>Wirtschaftsgeographische Auswirkungen</u> <u>des Fußballländerspiels</u>	120
1. Stadionbereich	120
2. Auswirkungen auf den zentralen inner- städtischen Bereich	122
3. Bedeutung der Veranstaltung für das Be- herbergungswesen und die Gastronomie Nürnbergs und seiner näheren Umgebung	124
3.1. Auswirkungen auf die Gaststätten	124
3.2. Übernachtungen	126
4. Einfluß auf die Industriebetriebe im Raum Nürnberg	127
V. Schlußbetrachtung	128
 Literaturverzeichnis	 133

Verzeichnis der Karten

1. Zuschauer - Herkunftsorte. Nürburgringrennen am 30. 5. 1971 (Befragung).
2. Zuschauer - Herkunftsorte (Parkplatzzählung). Nürburgringrennen am 30. 5. 1971.
3. Zuschauereinzugsbereiche an Zuschauerstandorten am Nürburgring.
4. Nürburgringrennen am 30. 5. 1971. Übernachtungsorte mit Angabe der Zahl der Übernachtenden.
5. Nürburgringrennen am 30. 5. 1971. Bezug der Zuschauerstandorte zur Lage der Übernachtungsorte.
6. Zuschauer-Herkunftsorte. Norisringrennen am 11. 7. 1971 (Befragung).
7. Herkunftsorte der Zuschauer (Parkplatzzählung). Norisringrennen am 11. 7. 1971.
8. Anfahrtszeiten nach Nürnberg mit dem Pkw in Abhängigkeit von der Art des Verkehrswegs.
9. Norisring. Besucherindex eines Landkreises (B).
10. Herkunftsorte der Übernachtenden Zuschauer anlässlich des Norisringrennens in Nürnberg am 11. 7. 1971.
11. Der Parkraum bei sportlichen Großveranstaltungen im Stadion und am Norisring.
12. Herkunftsorte der Zuschauer, die den Besuch des Norisringrennens
a) mit Einkäufen, b) mit geschäftlichen Angelegenheiten in Nürnberg verbinden.
13. Zuschauer - Herkunftsorte. Fußballländerspiel am 9. 9. 1970 in Nürnberg.(Parkplatzzählung).
14. Verkehrssituation auf den Zufahrtstraßen zum Stadion. Fußballländerspiel am 9. 9. 1970 in Nürnberg.
15. Zuschauer - Herkunftsorte. Fußballländerspiel am 9. 9. 1970 in Nürnberg (Befragung).
16. Fußballländerspiel. Besucherindex eines Landkreises (B).
17. Verkehrsplanung im Stadion - Nahbereich in Nürnberg.

Verzeichnis der A b b i l d u n g e n

	Seite
1. Verkaufsstände - Zählung am 30. 5. 1971 - Nürburgring.	49
2. Gesamtausgaben der Zuschauer - Nürburgring.	53
3. Gliederung des Zuschauereinzugsbereichs (Norisringrennen) in bayer. Regierungsbezirke, außerbayer. Raum und Ausland (nach Parkplatzkartierung).	68
4. Art der Verkehrsmittel für die Fahrt zum Norisring.	69
5. Übersicht über die Wahl der Verkehrsmittel der Besucher im Stadtbereich Nürnbergs (Norisringrennen).	73
6. Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des Norisringrennens.	90
7. Gesamtausgaben einzelner sozialer Schichten anlässlich des Norisringrennens.	91
8. Umsatz der ambulanten Händler beim Norisringrennen.	92
9. Abendliche Freizeitgestaltung von Rennbesuchern während des Wochenendes der Autosportveranstaltung (Nürnberg).	
10. Art der Übernachtung - Norisringrennen	98
11. Prozentuale Aufteilung der Zuschauer auf die einzelnen Verpflegungsarten (Norisringrennen).	99

I. Einleitung

Bisher liegen kaum wissenschaftliche Untersuchungen vor, die sich mit möglichen geographischen Auswirkungen von Massensportveranstaltungen beschäftigen. Mit der vorliegenden Arbeit soll anhand von Ergebnissen empirischer Untersuchungen, die während dreier sportlicher Großveranstaltungen gewonnen wurden, ein Beitrag dazu geleistet werden.¹

A: Anzahl, Auswahl und besondere geographische Lage der untersuchten Sportveranstaltungen

Es wurden bei folgenden Sportveranstaltungen empirische Untersuchungen durchgeführt:

1. Fußballländerspiel Deutschland - Ungarn am 9.9.1970
im Stadion in Nürnberg
2. 1.000 km-Rennen des ADAC auf dem Nürburgring
am 30.5.1971
3. "200 Meilen von Nürnberg" auf dem Norisring am
11.7.1971

Die Veranstaltungen wurden bewußt in Landschaftsräumen gewählt, die sich durch gegensätzliche natur- und kulturräumliche Struktur auszeichnen: Der dünn besiedelten und wirtschaftlich schwach entwickelten Eifel steht der Bevölkerungs- und Industrieballungsraum Nürnberg - Fürth gegenüber.

- 1) Unter Sportveranstaltungen hohen Publikumsinteresses (bzw. sportlichen Großveranstaltungen oder Massensportveranstaltungen) seien sportliche Wettkämpfe mit Zuschauerzahlen von 50.000 und mehr verstanden.

Dadurch konnten Vergleiche der wirtschafts- und verkehrsgeographischen Auswirkungen zweier bedeutender Autorennen in Räumen unterschiedlicher Verkehrslage und Wirtschaftskraft gezogen werden. Andererseits bot sich die Möglichkeit, zwei grundverschiedene Sportarten, wie Fußball und Autorennsport, anhand zweier Großveranstaltungen in derselben Stadt, also bei gleichem wirtschafts- und verkehrsgeographischem Hintergrund, miteinander zu vergleichen.

Lage des Stadions und des Norisrings im Stadtbereich Nürnbergs.

Nürnberg - Fürth bilden geographisch eine Doppelstadt, die getrennten Stadtverwaltungen unterstehen. In dieser Doppelstadt, die eines der größeren Ballungszentren Deutschlands darstellt,² finden sich fast sämtliche Industriezweige. Außerdem zeichnet sie sich durch ihre zentrale Verkehrslage aus. Hier ist in erster Linie die Nähe zur Autobahn Berlin - München und Frankfurt - München zu erwähnen. In west-östlicher Richtung waren bislang keine nennenswerten Autobahnverbindungen vorhanden.

Das Stadion, im Südosten an der Peripherie der Stadt gelegen, faßt rund 67.000 Zuschauer. Unmittelbar im Norden an das Stadion angrenzend befindet sich der Norisring, innerhalb des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes. Die Strecke ist 3.940 m lang und ohne Gefälle und Steigungen. Neben der vorhandenen Steintribüne, die 40.000 Zuschauer faßt,³ werden bei Rennveranstaltungen zusätzlich Holztribünen aufgestellt, so daß den Wettkämpfen ca. 50 - 60.000 Zuschauer folgen können.

2) Harms Erdkunde-Deutschland, München 1965 S. 366

3) 200 Meilen von Nürnberg 11. Juli 1971, offizielles Rennprogramm, S. 13

Dank der günstigen Stadtrandlage der Sportstätten sind sie über die Hauptverkehrsstraßen, aber auch mit der Bundesbahn schnell zu erreichen (s. dazu Kap. III, A. 1.1.)

Der Nürburgring in peripherer Lage

Der Nürburgring ist eine der bekanntesten Rennstrecken der Welt (300 m Höhenunterschied, Steigungen bis zu 27% und Gefälle bis zu 11%).⁴ Jährlich finden hier acht nationale und internationale Rennen, außerdem durchschnittlich fünf- und vierzig Wochenendveranstaltungen und Fahrerlehrgänge statt.⁵ Diese Rennstrecke entstand in den Jahren 1925 - 1927. Welche Bedeutung man dem Bau des Nürburgrings beimaß, geht aus dem Geleitwort des damaligen Landrats des Kreises Adenau, Dr. jur. Otto Creutz, in der, erstmalig im April 1926 erschienenen, Zeitschrift "Nürburgring" hervor: "Zur Förderung aller wirtschaftlichen und sportlichen Interessen im Kraftfahrwesen wird die Prüfungsstraße "Nürburgring" gebaut, und zwar als große Notstandsarbeit mit Rücksicht auf die soziale Lage der Eifelbevölkerung, denen eine dürftige Kleinbauernwirtschaft nur einen Teil des Lebensunterhalts gewährt und die Stilllegung der Industrie jede Möglichkeit nahm zur Beschaffung des Ausfalls."⁶

Die Aufgaben des Nürburgrings wurden damals wie folgt umrissen:

"Dienst am gesunden Fortschritt des Kraftverkehrs auf wirtschaftlicher Grundlage,

- 4) Linden, Walter: Die Bedeutung des Nürburgrings für Verkehrsertüchtigung und Verkehrssicherheit, Essen, o.J., S. 17
- 5) K. Broicher: "Ahrweiler" - Heimatchronik des Kreises Ahrweiler; Köln 1968, S. 288

Förderung der einschlägigen Industrien und der sportlichen Betätigung,

Führung zum Schönen in der Landschaft des Nürburgrings und der Zufahrtsstraßen im weitesten Sinne für Eifel, Rheingebiet und Westdeutschland."⁷

Die besondere Bedeutung des Nürburgrings für die wirtschaftliche Entwicklung der Eifel brachte der damalige Oberpräsident der Rheinprovinz, Dr. h.c. Fuchs, bei der Grundsteinlegung am 27.9.1925 zum Ausdruck, als er, auf die wirtschaftliche Notlage des Landes eingehend, sagte:

"Seit einem Jahrhundert mühen sich der preußische Staat und die Rheinprovinz ab, die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Gegend zu bessern. Ich freue mich über das Einsehen der Vertretung dieses Kreises, an der Spitze der Landrat, daß sie nach neuen Wegen gesucht hat, um der Bevölkerung ihr schweres Los erträglicher zu machen, ..." ⁸

Eine weitere interessante Meinung zur Bedeutung des Nürburgrings sei hier noch aufgeführt. Hans Bretz, der Präsident des ADAC, äußerte sich dazu, 40 Jahre später, wie folgt:

" Da die Eisenbahn - in früheren Jahren weit bedeutsamer als heute - in Adenau endet, und in den zwanziger Jahren ihre Weiterführung über Adenau hinaus zur Mosel scheiterte, konnte nur der motorisierte Verkehr diesen Bereich Adenaus und seiner Umgebung aus seiner Vereinsamung befreien.

6) Linden, Walter: Die Bedeutung des Nürburgringes.. s. 2)

7) ebenda, S. 10

8) ebenda, S. 12

Ohne den Nürburgring wäre dies nie geschehen. Es wäre damit ein Notstandsgebiet erster Ordnung rund um die Nürburg entstanden und wahrscheinlich bis auf den heutigen Tag geblieben. Erst der Nürburgring hat diesem Gebiet zwischen Ahr und Mosel mit geradezu dynamischem Elan einen Auftrieb gegeben, dessen sich dieses Land heute erfreuen darf. Der Nürburgring ist für die gesamte westliche Welt, insbesondere für den motorisierten Tourismus, ein Begriff geworden."⁹

Um eine Ausgangsbasis für folgende Betrachtungen zu haben, erscheint es zunächst erforderlich, die Lage des Nürburgrings im großräumigen Gefüge zu umreißen. Die Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur des deutschen Westens wird nach Isbary¹⁰ von der Achse Rotterdam - Basel beherrscht. In diesem schmalen, weithin überlasteten Raum, in dem über 40% der gesamten Bundesbevölkerung leben, haben sich seit langem starke Querachsen gebildet. Deren bekannteste sind die Ruhr- Emscher-, die Wupper/obere Ruhr-, die Aachen-Kölner, die Rhein- Main-, und die Pfalz- Rhein- Neckar-Achse. Im näheren Bereich des Landkreises Ahrweiler sind als kleinere Querachsen die Verbindungen Montabaur - Koblenz - Mayen und Siegburg - Bonn - Euskirchen zu nennen.

Der Raum zwischen den beiden letztgenannten, den Rhein überschreitenden Querachsen, muß als toter Winkel angesehen werden.

- 9) Bretz, Hans: Gutachtliche Äußerung über die "Bedeutung des Nürburgrings für die Verkehrsertüchtigung und Verkehrssicherheit". Köln 1965, S. 4
- 10) Vgl. Isbary, G.: Entwicklung Kreis Ahrweiler - Gutachten - Saarbrücken, o.J., S. 21

Dieser Raum wird im wesentlichen nur auf dem Rhein, der Autobahn, der B 9 und der B 42 zwischen Köln und Mainz / Wiesbaden durchfahren. "Die standortbildende Wirkung war hier bisher nur gering; die Wirtschaft kann hier nur insoweit mithalten, wie sie unmittelbar Zugang zu einem dieser Verkehrsstränge hat."¹¹

Der tote Winkel wird linkerheinisch von den Kreisen Ahrweiler, Daun, Prüm und der Südhälfte vom Schleiden, auf der rechten Seite des Rheins von der Nordhälfte des Kreises Neuwied und dem Kreis Altenkirchen mit Teilen des Oberwesterwaldkreises gebildet. Man kann auch noch das Siegerland mit Wittgenstein und Frankenberg hinzunehmen.

Folge der mangelnden Quererschließung dieses Raumes ist, daß ein großer Teil davon in wirtschaftliche und soziale Randlage geraten ist; umgekehrt könnte man auch behaupten, daß der Raum wegen dieser Lage nicht erschlossen wurde.

Die Auswirkungen der mangelhaften Erschließung sind, daß sich kaum Betriebe mit Expansionschancen niederlassen, daß aktive Erwerbspersonen abwandern, daß teilweise einseitige Sozialstrukturen bestehen. "Nicht nur der Landkreis Ahrweiler, sondern auch die übrigen Teilgebiete des toten Winkels am mittleren Rhein könnten wesentliches zur Entlastung des Rheingrabens beitragen, wenn sie zielbewußt als Querachse ausgebildet würden. Der Vorteil läge auf beiden Seiten."¹²

11) Isbary, G.: ebenda S. 21

12) Isbary, G.: ebenda S. 22

Der Sport als Bereich der Freizeitgestaltung

Zum Verhältnis Arbeit - Freizeit - Erholung

Der gesellschaftlich notwendige Aufwand an Arbeit und damit auch an Arbeitszeit verringerte sich in den letzten Jahren zunehmend. Diese Tatsache beruht auf der wachsenden Arbeitsproduktivität durch rationale Organisation der Arbeit und deren Mechanisierung, auf der Übertragung der Arbeit vom Menschen auf Maschinen. Die Folgen dieser Veränderung im wirtschaftlichen Prozess drücken sich in der Vereinseitigung des Arbeitsvorgangs des einzelnen Arbeiters im physischen und psychischen Bereich aus. Mit der Abnahme der Arbeitszeit wächst die Freizeit. Der Art der Freizeitgestaltung kommt daher heute mehr und mehr Bedeutung zu.

Freizeitgestaltung durch Sport

Man kann dem Sport in aktiver oder passiver Form verbunden sein. Der passive Sportanhänger, der Zuschauer, ist sozusagen Konsument des Massensports, im Gegensatz zum Produzenten, dem "Aktiven".¹³ Die "Passiven" überragen die "Aktiven" an Zahl bei weitem. Das bestätigt eine Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen, wonach 3% der Bevölkerung "Aktive" sind.¹⁴ Dieser Prozentsatz ist erstaunlich niedrig, wenn man bedenkt, daß 16 % der Bevölkerung der BRD dem Deutschen Sportbund (DSB) angehören.¹⁵

- 13) Habermas J.: Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit.
in: Sport und Leibeserziehung, v. Plessner, S. 28 - 46
- 14) Habermas J.: s. 2)
- 15) Sport-Wissen-Wirtschaft. Das deutsche Sport-Taschenbuch '71 Frankfurt 1971 S. 5

Es gibt nun eine Reihe von Sportarten, die hinsichtlich ihrer Massen anziehenden Wirkung andere überragen. Darunter fallen in erster Linie Fußball und der Autorennsport. Die Gesamtzuschauerzahl der Fußball-Bundesliga lag z.B. in der Spielsaison 1968/69 bei 6.550.497 (bei einem Besucherdurchschnitt von 21.406 Zuschauern pro Spiel).¹⁶ Bei bedeutenden Rennen auf dem Nürburgring kann man mit 150.000 Zuschauern rechnen. Diese Zahlenbeispiele legen die Vermutung nahe, daß "konsumintensive" Sportveranstaltungen, z.B. hochklassige Fußballspiele oder Autorennen wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen haben.

Den Ansatz für eine wissenschaftliche Betrachtung der wirtschafts- und verkehrsgeographischen Auswirkungen der oben genannten Sportveranstaltungen bietet die Freizeit und Erholungsfunktion sowohl der Sportveranstaltungen selbst als auch des umgebenden Raumes.

Die Erholungsfunktion unter den Grundfunktionen menschlicher Daseinsäußerung hat - wie jede dieser Grunddaseinsfunktionen - einen spezifischen Raumanspruch.¹⁷ Letzterer bezieht sich in unserem Beispiel einmal auf den unmittelbaren Veranstaltungsraum selbst. Das wäre im Fall des Nürnberger Fußballstadions der abgeschlossene Bereich des Stadions.

16) Schreiben des DFB an den Verfasser vom 9.11.1970

17) Ruppert K. u. Maier J.: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr - geographische Aspekte eines speziellen Freizeitverhaltens. Regensburg, 1970, S. 56 .

Am Nürburgring z.B. schließt der Veranstaltungsraum die Rennstrecke, die Zuschauerplätze einschließlich der Zeltplätze, sowie die Stände der ambulanten Händler ein.

Zum zweiten ist die Freizeitfunktion des umgebenden Raumes in diesem Zusammenhang wichtig. Dabei kann man davon ausgehen, daß die zu untersuchenden Räume bereits bestimmte fremdenverkehrswirksame Merkmale aufweisen, wie etwa angenehmes Klima, abwechslungsreiches Relief, besondere landschaftliche Anziehungspunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Nachtlöcher u.a. Das bereits vorhandene Angebot an Freizeit- u. Erholungsmöglichkeiten eines Raumes kann auch von der Masse der Zuschauer einer Sportveranstaltung genutzt werden.

Andererseits können die Freizeitfunktionen eines begrenzten Areals nicht nur wahrgenommen, sondern auch durch besondere Ansprüche bestimmter Besuchergruppen abgewandelt oder erweitert werden. Es wäre z.B. denkbar, daß in einem Dorf in Nürburgringnähe die Zahl der vorhandenen Privatbetten auf Grund häufiger Nachfrage durch Ringbesucher erweitert wird. Orte mit bislang ausschließlicher Übernachtungsmöglichkeit würden mit einer Angebotserweiterung durch ein gutes Gasthaus mit Fremdenbetten oder durch ein Hotel insofern aufgewertet, als den Gästen damit ein Anreiz gegeben würde, in diesem Raum für längere Zeit zu verweilen.

Im Zusammenhang mit dem Anspruchsniveau der Besucher spielen sozialgeographische Aspekte eine bedeutende Rolle, wie etwa das Geschlecht der Zuschauer, die Zugehörigkeit zu bestimmten Berufsgruppen u. dgl. Aus unseren Erhebungen geht hervor, daß beim Fußballländerspiel 96,2% männliche Zuschauer und nur 3,8% weibliche Zuschauer anwesend waren. Im Gegensatz dazu wurden beim Norisringrennen ein weiblicher Zuschaueranteil von 21,1% und beim Nürburgringrennen von 20,1% festgestellt.

Offensichtlich ist auch heute noch, in der Zeit des aufstrebenden Damenfußballspiels, Fußball fast ausschließlich nur für das männliche Geschlecht ein Bereich aktiver oder passiver Freizeitgestaltung.

Die Berufsstruktur der Zuschauer ergab bei den beiden vergleichbaren Nürnberger Veranstaltungen im allgemeinen keine erheblichen Abweichungen innerhalb der einzelnen Berufsgruppen (s. Tab. 1).

Tab. 1: Aufschlüsselung der Zuschauer beim Norisringrennen und beim Fußballländerspiel nach Berufsgruppen

Berufsgruppe	Norisringrennen	Fußballländerspiel
1. Arbeiter	41,1 %	44,3 %
2. Angestellte	24,4 %	22,6 %
3. Beamte	3,8 %	7,9 %
4. Hausfrauen	3,9 %	1,6 %
5. Selbständige	8,1 %	9,1 %
6. Studenten / Schüler	10,6 %	6,9 %
7. Sonstige	8,1 %	7,6 %

Beamte neigen stärker zum Fußball (7,9 %) als zum Autorenn-sport (3,8 %). Der höhere prozentuale Anteil der Studenten und Schüler beim Norisringrennen im Vergleich zum Fußball-länderspiel dürfte im wesentlichen dadurch verursacht sein, daß das Länderspiel in die semesterfreie Zeit fiel.

C. Methode und Ziel der durchgeführten Untersuchungen

Es wurde der Versuch unternommen, bei den genannten sportlichen Massenveranstaltungen wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen festzustellen. Auf wirtschaftsgeographischer Seite mußten dazu anhand von Befragungsaktionen und Interviews folgende Teiluntersuchungen durchgeführt werden:

1. Feststellung des Einzugsraumes der Zuschauer.
2. Ermittlung der Zahl und der Art der Übernachtungen, sowie der Lage der Übernachtungsorte.
3. Auswirkungen auf die Gastronomie
4. Feststellung der Motive für den Veranstaltungsbesuch (subjektive Bewertung).
5. Auswirkungen auf den tertiären Sektor und die Industrie.
6. Wertschöpfung des Fremdenverkehrs - Erfassung der Ausgaben der Besucher.

Im verkehrsgeographischen Sektor wurden folgende Einzel-erhebungen vorgenommen:

1. Art und Zahl der Verkehrsmittel
2. Zusätzliche Belastung öffentlicher Verkehrsmittel durch Besucher.
3. Verkehrslenkende Maßnahmen der Polizei.
4. Räumliche Eigenheiten im Veranstaltungsraum (Sperrungen, Umleitungen, Parkplätze u.a.).
5. Einfluß der Sportveranstaltungen auf langfristige Verkehrsplanungen (Straßenbau, Straßenbahn, Bundesbahn).

Vom methodischen Weg her war bei den Befragungen nicht grundsätzlich nach wirtschafts- und verkehrsgeographischen Bereichen zu trennen, da es hier weitgehend Überschneidungen gibt.

Untersuchungsmittel

Die Arbeit stützt sich im wesentlichen auf die Auswertungen, die aus Fragebogenaktionen bei den drei untersuchten Sportveranstaltungen (rund 6.000 Fragebögen) gewonnen wurden. Ergänzend traten viele persönliche Interviews mit Veranstaltern, der Polizei, Vertretern sportlicher Fachverbände und von Behörden, Gastwirten, Privatvermietern, Zuschauern und anderen mehr hinzu.

II. 1.000 km-Rennen des ADAC auf dem Nürburgring am 30.5.1971

A. Verkehrsgeographische Auswirkungen

In diesem Zusammenhang ist es zweckmäßig, getrennt nach sachlich-funktionalen Zusammenhängen und räumlichen Auswirkungen vorzugehen, da diese weitgehend erst auf der Grundlage sachlicher Kenntnisse dargestellt und begründet werden können.

1. Sachlich-funktionale Zusammenhänge:

1.1. Ankunftstag und Übernachtungshäufigkeit der Zuschauer

Auf Grund des Befragungsergebnisses verteilte sich die Anreise der Zuschauer auf folgende Tage:¹⁸

Donnerstag,	27. Mai 1971:	65	Besucher
Freitag,	28. Mai 1971:	574	Besucher
Samstag,	29. Mai 1971:	1.074	Besucher
Sonntag,	30. Mai 1971:	967	Besucher

(2.680 Befragte)

Für die Wahl des Anreisetages sind bestimmte Kriterien maßgebend, wie die Entfernung des Heimatortes vom Nürburgring, sowie die Motivation der Zuschauer, womit gemeint ist, ob der Besuch des Nürburgrings nur dem Besuch des Rennens oder auch der Erholung u.ä. dient.

18) Die Frage nach dem Anreisetag in den Fragebögen wurde auf vier Tage, nämlich Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag begrenzt.

Anhand der Tab. 2 , in der die Anzahl der Besucher aus einer größeren Anzahl von Städten im Zuschauereinzugsbereich zusammengefaßt ist, läßt sich folgendes ableiten:

Bei annähernd allen Orten, deren Entfernung vom Nürburgring kürzer ist, als die Achse Nürburgring - Siegen oder Nürburgring - Mainz, dominiert die Anfahrt am Sonntag gegenüber der Anfahrt an den Vortagen. Die Zahl der nicht Übernachtenden überwiegt gegenüber der Zahl der übernachtenden Zuschauer und nimmt mit abnehmender Entfernung relativ zu. Bei annähernd allen Städten, die diese Entfernungslinie überschreiten, überwiegt die Zahl derjenigen, die an den Tagen vor dem Rennen anfahren. Sie nimmt mit ansteigender Entfernung zu. In etwa gleichem Maße steigt die Zahl der Übernachtungen an.

Die Rückfahrt in die Heimatorte verteilt sich auf die Tage (2.680 Befragte = 100 %):

Samstag	:	114	(4,3 %)
Sonntag	:	1.539	(57,4 %)
Montag	:	985	(36,7 %)
Dienstag u. länger:	:	42	(1,6 %)

Aus der Korrelation der Gesamtzuschauerzahl zur ermittelten Anzahl an Rückreisenden läßt sich die Zahl der Abreisenden pro Tag errechnen; darüber hinaus ergeben sich Rückschlüsse auf die Verkehrsbelastung der Zufahrtswege.

Von 923 am Samstag Befragten (= 100 %) gaben 114 an, am selben Tag wieder abzureisen, was rund 12% entspricht.

Bei einer angenommenen Zuschauerzahl von 80.000 würde das bedeuten, daß am Samstag ca. 10.000 Besucher abfuhr. Es ist anzunehmen, (s. Tab. 2) daß der größte Teil dieser Zuschauer am Sonntag zum Besuch des Hauptrennens an den Nürburgring zurückkehrte.

Von ca. 150.000 Zuschauern am Sonntag reisten 57,4 % am selben Tag ab. Das entspricht 86.000 Zuschauern. Rechnet man auf einen Personenwagen drei Insassen, bedeutet dies, daß rund 28.500 Autos abfuhr.

36,7 % der Befragten - bei 150.000 Zuschauern 55.000 entsprechend - blieben bis Montag (18.300 PKW's). Bei den Besuchern, die den Aufenthalt in der Eifel bis Montag ausdehnten, dürften unterschiedliche Motive zugrunde gelegen haben: Einmal der Wunsch, dem starken Rückstrom am Sonntag auszuweichen, zum anderen die Erholung. Ein Teil der Zuschauer nutzte den Besuch des Autorennens, um sich selbst motorsportlich zu betätigen. Dies wird an einem Zahlenbeispiel verdeutlicht. Von den 2.680 Befragten gaben 452 (- 17%) an, aktive Motorsportler zu sein.¹⁹

19) Der Begriff Motorsportler beinhaltet die Teilnahme an Autorennen, Rallies, Geschicklichkeitsfahrten, Sternfahrten u. ä.

Tab. 2: Ankunftstage der Nürburgringbesucher aus den wichtigsten Herkunftsorten und Anzahl derjenigen je Ort, die nicht übernachteten

Herkunftsort	Anz.d. Bes. je Ort	Angek.Bes. <u>Do/Fr/Sam.</u> So	Anz.d. Bes./ Nicht- übern.	Proz.Ant. d. Nicht- übernacht.
Mayen	21	12/9	21/19	90
Mainz	23	15/8	23/8	34
Düsseldorf	71	38/33	71/34	47
Wuppertal	55	44/11	55/12	22
Gießen	29	19/10	29/12	41
Saarbrücken	15	9/6	15/7	46
Ludwigshafen	13	13/0	13/0	0
Bochum	32	23/9	32/11	34
Dortmund	66	44/22	66/25	37
Essen	40	27/13	40/10	25
Duisburg	23	17/6	23/6	26
Recklinghen.	11	6/5	11/5	45
Münster	30	25/5	30/4	13
Kassel	23	19/4	23/4	17
Nürnberg	23	23/0	23/0	0
Stuttgart	10	9/1	10/1	10
Bielefeld	15	14/1	15/1	6
Hannover	15	14/1	15/1	6
München	11	10/1	11/1	9
Bremen	13	13/0	13/0	0

Herkunftsort	Anz.d. Bes. je Ort	Angek.Bes. <u>Do/Fr/Sa</u> So	Anz.d. Bes./ Nicht- übern.	Pres.Ant. d. Nicht- übernacht.
Hamburg	34	30/4	34/3	8
Berlin	12	10/2	12/2	16
Fulda	14	14/0	14/0	0
Wetzlar	29	19/10	29/12	41
Detmold	18	15/3	18/1	5
Osnabrück	11	6/5	11/3	27
Dillenburg	20	12/8	20/8	40
Birkenfeld	11	6/5	11/5	45
Koblenz	50	25/25	50/36	72
Ahrweiler/ Adenau	31	12/19	31/28	90
Neuwied	26	8/18	26/23	88
Euskirchen	12	5/7	12/10	83
Bonn	62	31/31	62/47	75
Siegburg	31	13/18	31/18	58
Köln	136	64/72	136/81	59
Aachen	29	11/18	29/18	62
Grevenbroich	25	8/17	25/20	80
Wiesbaden	30	12/18	30/19	63
Frankfurt	27	9/18	27/17	62
Darmstadt	14	5/9	14/9	64
Krefeld	17	4/13	17/13	70
Berleburg	10	5/5	10/5	50
Gelsenkirchen/ Düren	12	4/8	12/8	66

Herkunftsort	Anz.d.	Angek.Bes.	Anz.d.	Proz.Ant.
	Bes. je Ort	<u>Do/Fr/Sa</u> So	Bes./ Nicht- übern.	a. Nicht- übernacht.
Bad Kreuznach	12	4/8	12/8	66
Montabaur	11	5/6	11/7	63

Ein relativ hoher Prozentsatz der Zuschauer übernachtete anlässlich des Rennens. Von den 2.680 Befragten wurden dazu folgenden Angaben gemacht:

Übernachtung : 1.650 = 61 %
ohne Übernachtung : 1.030 = 39 %

Einen Überblick über die Übernachtungshäufigkeit bietet die nachstehende Tabelle, in der die Zahl der Besucher nach Ankunftstagen untergliedert ist mit Angabe der Zahl der Übernachtungen.

Tab. 3: Übernachtungshäufigkeit der Besucher des Würburg-ringrennens

Ankunftstag	<u>Häufigkeit der Übernachtungen</u>				
	keinmal	1 mal	2 mal	3 mal	Gesamt
Donnerstag	3	0	22	40	65
Freitag	1	7	211	355	574
Samstag	117	440	498	19	1.074
Sonntag	909	46	11	1	967
	1.030	493	742	415	2.680

Daraus ergibt sich:

Von 1.650 Besuchern übernachteten

- a) 493 einmal (= 29,9 %)
- b) 742 zweimal (= 45,0 %)
- c) 415 dreimal (= 25,1 %)

Schlüsselt man die Zahlen für die Übernachtungshäufigkeit auf die einzelnen Nächte auf, so entsteht folgendes Zahlenbild:

Do/Fr	Fr/Sa	Sa/So	So/Mo	Mo/Di	Di/Mi
62	635	1.567	730	(31)+	(1)+

Es zeigt sich, daß der Besucherstrom ab Donnerstag einsetzte. Der Großteil der übernachtenden Zuschauer blieb von Samstag zum Sonntag und annähernd die Hälfte der 1.650 Zuschauer von Sonntag zum Montag. Dies wurde deutlich an der Belegung der Zeltplätze im Nürburgringbereich, die am Montag noch stark besetzt waren.

Eigene Befragungen in verschiedenen Hotels, Gasthöfen und Pensionen in den Orten Mayen, Monreal, Cochem, Daun, Gerolstein, Barweiler, Pomster erbrachten, in Ergänzung bzw. Bestätigung obiger Zahlen, unterschiedliche Darstellungen der Übernachtungshäufigkeit der Rennbesucher:

Tab. 4: Übernachtung durch Rennbesucher

Ort	Do - Samstag	Samstag - Mo u. länger
Mayen	Samstag vollbelegt	Im Durchschnitt 50% der Besucher
Monreal	Samstag vollbelegt	Im Durchschnitt 10% der Besucher
Cochem	Samstag positiver Einfluß	nicht definiert, jedoch Auswirkungen vorhanden

* Diese Zahlen ergeben sich aus der Befragung, die auf drei Übernachtungen begrenzt war.

Ort	Do - Samstag	Samstag - Mo u. länger
Daun	ab Donnerstag hal- be Bettenzahl durch Rennbesucher belegt	kaum noch Besucher
Gerolstein	Samstag 50-60% Rennbesucher (50 % Ausländer). Die Gäste kommen aus Düsseldorf, Münster Oberhausen, Fern- sehen einquartiert	- - -
Barweiler	Samstag: 50 % Renn- besucher	10 - 15 % bleiben meh- rere Tage, meist aktive Motorsportler
Pömmster (Pensions)	Samstag besetzt durch Rennbesucher (darunter Rennfahrer)	teils noch am Sonntag Sonntag und Montag - Rennbesucher

Überträgt man die errechneten Übernachtungszahlen von Sam-
stag und Sonntag auf die Gesamtzuschauersahlen, so ergeben
sich daraus folgende wahrscheinliche Übernachtungszahlen:

a) Übernachtung von Samstag zum Sonntag

Gesamtzahl der - laut Befragung - Übernachtenden : 1.650
Zahl der Übernachtenden von Samstag zum Sonntag : 1.567
Angenommene Zuschauersahl am Samstag : 80.000

1.650	:	80.000	=	1.567	:	x
1.650	x		=	125.360.000		
	x		=	75.975	Übernachtende	

Davon entfallen auf Zeltübernachtung: 67.626 Besucher
auf Hotels/Gasthof, : 8.349 Besucher
Privatpension

b) Übernachtung von Sonntag zum Montag

Angenommene Zuschauerzahl : 150.000
Gesamtzahl der laut Befragung Übernachtenden : 730

1.650 : 150.000 = 730 : x
x = 66.363 Übernachtende

Davon entfallen auf Zeltübernachtung: 59.071 Besucher
auf Hotels/Gasthof, : 7.292 Besucher
Privatpension

(11 % der von Sonntag
zum Montag Übernach-
tenden).

1.2. Wahl des Verkehrsmittels und bisherige Zufahrtswege zum
Nürburgring

Die Frage nach dem gewählten Verkehrsmittel wurde auf-
geschlüsselt nach Bahn, Bus, Pkw, sonstiges. Aus den Ant-
werten ergab sich folgende Verteilung (2.680 Befragte =
100 %).

Bahn	Bus	Pkw	sonst.
12	8	2.620	40
0,5 %	0,3 %	97,7 %	1,5 %

0,5 % der Befragten reisten mit der Bundesbahn an. Die
dem Nürburgring nächstgelegene Bahnstation ist Adenau.

Die überwiegende Mehrheit benutzte den Pkw. Unter der Rubrik "Sonstiges" sind Motorräder, Fahrräder u.a. zu verstehen.

Es ist auffallend, daß die Zahl der Pkw-Benutzer im Vergleich zur Fußballländerspiel um 12 % höher liegt. Die Gründe dafür dürften in der räumlichen Ausdehnung des Nürburgrings und der damit verbundenen weitgehenden Abhängigkeit der Besucher vom motorisierten Verkehrsmittel liegen. Hinzu kommt die starke Verbundenheit der Zuschauer mit dem Autosport, die zweifellos bei der Wahl des Verkehrsmittels mit ausschlaggebend war.

Bever die bisherigen Zufahrtswege zum Nürburgring dargestellt werden, soll der Einzugsraum der Zuschauer umrissen werden.

Die Kartierung mehrerer Parkplätze am Nürburgring beim 1.000 km-Rennen des ADAC ließ auf bestimmte Schwerpunkte im Zuschauereinzugsbereich schließen (s. Karte 1 und 2). Der weitaus größte Teil der Zuschauer reiste aus dem nördlichen Raum (Bonn - Köln - Düsseldorf - Ruhrgebiet) an. Ein weiterer Schwerpunkt lag im östlichen Einzugsgebiet mit Mayen - Koblenz - Neuwied, sowie Mainz - Frankfurt und Umgebung. Im westlichen Bereich fiel Aachen relativ stark ins Gewicht. Aus dem Süden war der Einzug schwach. Das gleiche gilt für den Raum Trier bis Saarbrücken. Im Südosten lag ein weiterer kleiner Einzugschwerpunkt mit den Ballungszentren Karlsruhe, Stuttgart und Umgebung, die durch die Autobahnnähe eine günstige Verkehrslage zum Nürburgring aufweisen. Auf Grund dieser Gegebenheiten konzentriert sich die verkehrsgeographische Betrachtung im wesentlichen auf den nördlichen und östlichen Einzugsbereich. Dabei sollen zunächst die Verkehrswege anhand einer dreifachen Zonierung des Einzugsbereichs aufgezeigt werden.

Der Fernbereich reicht bis zu einer Entfernung von ca. 18 - 35 km zum Ring, bis zu einem Bereich also, ab welchem der Besucher zu entscheiden hat, welche Zufahrtstraße er zu seinem gewählten Zuschauerplatz nehmen muß, um den Ring im Nahbereich nicht umfahren zu müssen, was am Tag großer Rennveranstaltungen kaum möglich ist.

Die einzige Zufahrtstraße aus dem nördlichen Raum zum Nürburgring führt auf der Autobahn Köln - Bonn, ab Bonn auf der B 257 zum Ring. Nachdem die Masse der Zuschauer aus diesem Raum kam, war die Leistungsfähigkeit der B 257 auch im Fernbereich weit überschritten. Dies wird deutlich, wenn man die Entfernung Bonn - Ring zur Fahrtzeit in Relation setzt. Für die rund 50 km benötigt man mit dem Pkw werktags 55 - 65 Min., an Sonntagen 90 - 120 Minuten.²¹

Künftige weitere Zufahrtsmöglichkeiten

Künftig werden sich weitere Zufahrtsmöglichkeiten zum Nürburgring ergeben, wenn der Verkehr bereits in Fernbereich aufgefächert werden kann. Das hängt jedoch von der Inbetriebnahme folgender Autobahnen ab, die teilweise fertiggestellt, bzw. noch in der Planung sind:

1. der A 14 aus dem Raum Köln bis zur Abzweigung zum Ring bei Kempnich,
2. der Autobahn Mehren - Köln, die an Tondorf vorbeiführt²²

21) Hübler, K.H.: Nahbereichsuntersuchung Adenau/Eifel Röttgen, 1968, S. 67

22) Auskunft: Straßenverkehrsamt des Landes Rheinland-Pfalz in Koblenz am 2.6.1971

Die Anfahrt aus den Ballungsräumen Mayen - Koblenz und Mainz - Frankfurt erfolgt gegenwärtig auf der Autobahn Frankfurt - Köln bis Koblenz, ab Koblenz auf der A 74 bis zur Abzweigung bei Ulmen, bzw. auf der Moseluferstraße bis zur Abzweigung bei Cochem.

Bei der Abfahrt kommt es auch noch in diesem Bereich zu Stauungen, so daß der Verkehr über Mühlheim auf die B9 oder ab Bassenheim über die L 124 geleitet wird. (die B 412 wird ab Döttlinger Höhe bis Kempenich Einbahnstraße).

Künftig kann man dann auf der A 14 bis zur Ausfahrt bei Kempenich auf der B 412 anfahren.

Der mittlere Entfernungsbereich soll von der Fernbereichsgrenze bis zur Umgehungsstraße des Nürburgrings reichen. Da aus dem Norden der gesamte Verkehr über die B 257 fließt, muß sie in diesem Bereich bei starkem Anfahrtsverkehr durch folgende Umleitungen entlastet werden:

- ab Gelsdorf über die B 266 nach Ahrweiler und über Kempenich zum Nürburgring
- ab Brück über Kesseling - Kaltenborn - Karussell, bzw. ab Kaltenborn - Hehe Acht - Schwalbenschwanz - Start und Ziel.²³

Der Rückverkehr wird ebenfalls aufgehört und zum Teil im Bereich Gelsdorf wieder zusammengeführt.

23) vgl. Einsatzordnung der Bezirksregierung Koblenz - das 1.000 km-Rennen betreffend - vom 29. April 1968, S. 9 (sie hatte, nach Auskunft des Landratsamts Ahrweiler, beim 1.000 km-Rennen am 30.5.1971 ohne wesentliche Einschränkungen Gültigkeit).

Im einzelnen werden folgende Verkehrswege ab Nürburgring befahren:

- ab Karussell über Kaltenborn - Kesseling - Ramersbach - Ahrweiler - Geldorf - bzw. Kesseling - Brück - Altenahr - Gelsdorf
- Nürburgring - Kempenich - Ahrweiler - Gelsdorf
- Nürburgring - Adenau - Dümpelfeld - Schuld - Münster-eifel - Bonn
- ab Altenahr - Ahrweiler - Gelsdorf. 24

Als zukünftige Entlastungsstraßen im mittleren Bereich sollen sowohl die geplanten Autobahnanschlüsse bei Niedersissen sowie bei Wehr an die A 14 dienen (s. Entwurf Regien. Raumordnungsplan Mittelrhein Bd. II), als auch die vorgesehenen Autobahnanschlüsse an die Autobahn Mehren - Köln bei Nohn und Brück.

Die Verkehrssituation im Nahbereich wird im wesentlichen durch die Lage der Parkplätze bestimmt. Am den Tagen vor dem eigentlichen Rennen haben die Besucher im allgemeinen die Möglichkeit, ihren Parkplatz und damit ihren Zuschauerstandort selbst zu wählen. Am Tage des Hauptrennens müssen bei Großveranstaltungen die der Zufahrtstraße nächstliegenden Parkplätze aufgesucht werden. Demzufolge tauchen Probleme bei der Rückfahrt auf, da die Parkplatzlage am Ring durchaus nicht mit der Einzugerichtung der Parkenden in Einklang stehen muß (s. Karte 3).

1.3. Bezug des Zuschauerstandorts zum Heimatort; Folgerungen für die Verkehrsströme im Nahbereich des Nürburgrings

Zwischen dem Zuschauerstandort am Nürburgring und dem Heimatort der Zuschauer gibt es enge Beziehungen, die durch folgende Gegebenheiten bedingt sind:

Die Besucher bevorzugten die Zuschauerplätze, die an Bundesstraßen gelegen, bzw. von Bundesstraßen schnell zu erreichen sind.

Durch den starken Zuschauerstrom, hauptsächlich aus dem nördlichen Raum, war es jedoch notwendig, den Verkehr durch polizeiliche Maßnahmen aufzufächern. Daher wurden Zuschauer teilweise an nächstgelegenen Zuschauerplätzen vorbeigeführt und in - von der Einzugsrichtung aus betrachtet - entfernter gelegene Ringbereiche geleitet (s. Karte 3). Auf Grund dieser Tatsachen ergibt sich für jeden Zuschauerstandort ein bestimmter Einzugsbereich.

- a) Am "Schwalbenschwanz" überwiegen die Zuschauer aus dem Raum nördlich der Achse Darmstadt - Mayen - Aachen. Schwerpunkte liegen in der Ost-West-Achse Mayen - Gießen, im Raum Mainz - Frankfurt, sowohl schwächer ausgeprägt im Raum Bonn - Köln - Ruhrgebiet. Der Grund für diese Verteilung liegt darin, daß ein Teil der Zuschauer aus Bonn, Köln und dem Ruhrgebiet auf die B 412 geleitet und auf die Parkplätze entlang der B 412 bzw. der B 258 eingewiesen wurde.

Die Hauptverkehrslinie aus dem östlichen Raum, die B 258, führt direkt zu den Parkplätzen, die dem "Schwalbenschwanz" zuzuordnen sind.

- b) Für den Ringbereich "Brünchen" bis "Karussell" liegen die Herkunftsgebiete der Zuschauer vorwiegend im Norden, umfassend Ahrweiler, Bonn, Köln, Ruhrgebiet mit Ausläufern bis Bielefeld, Detmold, Hannover, sowie im Osten etwa bis Limburg. Südlich der Achse Mayen - Limburg heben sich nur noch einzelne kleinere Einzugschwerpunkte hervor. Der Raum Aachen ist relativ stark einbezogen.

Für die aus dem Norden kommenden Zuschauer sind die genannten Standorte über die L 10 ab Adenau bzw. von der B 412 aus schnell zu erreichen, außerdem führt die Umleitung ab Brück über Kesseling direkt zum "Karussell". Für die Zuschauer, die den Ring auf der B 258 erreichen, sind die Parkplätze der nordwestlichen Zuschauerstandorte über die Anfahrt auf der B 412 günstig gelegen.

Zweifellos spielt bei der Erklärung des relativ starken westlichen Einzugsraums auch die Attraktivität dieser Zuschauerplätze eine Rolle, zumal sie am Tage der Hauptveranstaltung auf Grund der Sperrung des Landstraßenabschnittes Kirmutscheid - Adenau über die B 258 nicht zu erreichen waren. Daher mußten die Zuschauer aus diesem Raum bereits vor dem Tag der Hauptveranstaltung angereist sein.

- c) Die Zuschauerstandorte "Metzgesfeld", "Kallenhardt", "Wehrseifen" wurden fast ausschließlich von Besuchern aus nördlicher, teilweise aus nordwestlicher und östlicher Richtung, bis einschließlich Koblenz, aufgesucht.

Die Fahrzeuge, die über Adenau zum Ring fuhren, wurden zum Teil in Richtung Breitscheid auf die nahegelegenen Parkplätze geleitet. Viele Zuschauer aus dem östlichen Raum bis Koblenz bevorzugten offensichtlich diese Standorte trotz Anfahrtsschwierigkeiten. Eine Anfahrt am Tag vor dem Rennen ist in diesem Fall kaum anzunehmen, da keine Übernachtungsnotwendigkeit bestand.

- d) Der Zuschauerraum "Start" und "Ziel", "Südschleife" und "Hatzenbach" weist aus allen Einzugsrichtungen Zuschauerballungen auf, wobei jedoch starke graduelle Unterschiede auftreten. Der Hauptanteil der Zuschauer kommt aus dem Ruhrgebiet. Relativ stark vertreten ist der südliche Bereich mit Cochem, Daun, Trier und dem Saargebiet, sowie der Raum Aachen und der östliche Bereich bis Wetzlar. Kleinere Ausgangspunkte sind Mainz und Frankfurt, sowie der Raum Stuttgart. Die Besucher aus Hamburg, Kiel, Berlin, Nürnberg-Fürth und München wählten größtenteils "Start" und "Ziel" als Standort.

Der Grund für die weite Streuung der Herkunftsorte bei "Start" und "Ziel" dürfte wohl darin liegen, daß einmal die Hauptverkehrsadern aus dem Osten (258), dem Süden (B 257) und dem Westen (B 258) zum Start- und Zielbereich hinführen, zum anderen darin, daß große Teile der Besucher aus dem Norden über Schuld - Müsch auf die B 258 bzw. über Kempenich auf die B 412, sowie ab Breitscheid auf die Parkplätze um Nürnberg geleitet und somit zum Start- und Zielbereich geführt wurden. Außerdem ist gerade hier die Attraktivität des Zuschauerstandortes ein wesentlicher Faktor.

2. Räumliche Besonderheiten, bedingt durch die Rennen am
Würburgring

2.1. Art der Übernachtungen und Lage der Übernachtungsorte

Die Übernachtungsarten waren

- Zelt (Autoübernachtungen incl.): 1.375 = 51 % der
2.680 Befragten und
- Hotel (Gasthof, Privatquartier, Jugendherberge): 275 =
10 % der Befragten.

Rund die Hälfte aller Zuschauer wählte als Übernachtungsart das Zelt. 80.000 Zeltende während einer Großveranstaltung²⁵ entsprechen, gemessen an der Gesamtzuschauersahl, nach den ermittelten Ergebnissen durchaus annähernd den gefundenen Werten.

Die Art der Übernachtung spielt bezüglich der Gesamtausgaben der Zuschauer eine wichtige Rolle (siehe dazu Kapitel II.B.3.)

Die Lage der Übernachtungsorte erfordert eine getrennte Betrachtung nach Zeltplätzen im Nahbereich der Zuschauerstandorte und nach Ortschaften mit Hotel - und Gasthofübernachtung u.ä.

Der größte Teil der übernachteten Zuschauer (51 % der Gesamtzuschauersahl) wählte das Zelten als Übernachtungsart.

25) Auskunft der Würburgring-GmbH

Die Zeltplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe der Zuschauerstandorte. Der Nahbereich²⁶ des Rings gleicht über weite Strecken einem riesigen Zeltlager. Anhand der Tabelle 5 läßt sich eine Beliebtheitskala verschiedener Ringbereiche in Bezug auf Zeltübernachtung erstellen, wobei die Prozentzahlen jeweils auf die Zahl der Befragten am Zuschauerstandort bezogen sind (Gesamtzahl der Befragten eines Zuschauerstandorts = 100 %). Die bevorzugten Zeltplätze liegen am "Karussell" (75%), "Schwalbenschwanz" (60%), "Wehrseifen" und "Rechbach - Wippermann" (je 58%). Die wenigsten der Befragten übernachteten im "Start" und "Ziel"-Bereich (29%).

Die Übernachtungsorte lassen sich im Nahbereich des Nürburgrings in zwei Entfernungszonen einordnen (s. Karte 4).

Die Orte in einer inneren oder ersten Zone, die den Hauptanteil der Übernachtenden aufnehmen, zeichnen sich durch ihre Nähe zum Nürburgring aus. Teilweise sind sie von den Zuschauerplätzen aus zu Fuß zu erreichen. Auf Grund dieser Vorzugslage ist die räumliche Bindung an Hauptverkehrsstraßen nicht von Bedeutung.

Adenau mit dem Hauptanteil an Übernachtungen (18,6% der Übernachtungen in Hotels/Gasthöfen, Pensionen) und Nürburg, das sich durch seine landschaftlich reizvolle Lage und seine Nähe zu "Start" und "Ziel" auszeichnet (7,2% der Übernachtungen in Hotels/Gasthöfen, Privatpensionen) sind als Fremdenverkehrsorte zu betrachten.

- 26) Der Nahbereich bezeichnet den Raum, der vom Mittelpunkt Quiddelbach ausgehend von einem Kreis mit einem Entfernungsradius von rund 10 km umschlossen ist. Für den mittleren Entfernungsbereich verlängert sich der Radius auf rund 30 km.

Neben diesen beiden Orten haben sich im Innenraum des Rings durch relativ hohe Übernachtungszahlen Quiddelbach (1,9 %) und Herrschbroich (3,8 %) hervor. Im Grenzbereich ist Müllenbach dank seiner Nähe zu "Start" und "Ziel" relativ stark belegt. Die kleineren Orte sind in der Regel reine Übernachtungsorte.

In einer zweiten Zone ist die räumliche Nähe der Übernachtungsorte zu Verkehrsleitlinien bezeichnend (siehe Karte 4). Zwischen den Hauptverkehrsstraßen fallen "tote" Räume heraus. Zum Teil liegt die Ursache in der dünnen Besiedlung des betreffenden Raums, zum Teil in der verkehrsmäßigen Ungunst. Im Westen sind besonders Hoffeld und Müsch zu erwähnen.

Im mittleren Entfernungsbereich schließt sich an die zweite Zone eine dritte Zone mit mehreren Übernachtungsschwerpunkten an. Hier liegt im südöstlichen Sektor der nach Adenau zur Übernachtung meist aufgesucht Ort Mayen (8,4 %), sowie das bereits an der Peripherie gelegene Gachen (1,5 %). Im nordöstlichen Sektor werden die Orte Altenahr (2,3 %), Kempenich (3,1 %) und Oberzissen (3,1 %) relativ stark, sowie in etwas geringerem Umfang Ahrweiler, belegt. In südwestlicher Richtung dominiert Daun mit vergleichsweise hoher Belegung (1,9 %). Der nordwestliche Sektor kommt für Übernachtungen nicht nennenswert in Betracht.

Auffällig an den genannten Orten ist einmal die Lage an Verkehrsleitlinien, die direkt zum Nürburgring führen, zum anderen eine Reihe von Freizeit- und Erholungsfunktionen, die sie von anderen Orten mit ausschließlicher Übernachtungsmöglichkeit abheben.

Als Orte mit Doppelfunktion sind Mayen, Daun, Cochem, Kempenich, Altenahr, Ahrweiler sowie Gerolstein anzusehen.

Durch die starke Streuung finden sich auch noch in einer vierten Zone im Fernbereich des Rings²⁷ eine Reihe von Übernachtungsorten. Die Entfernung zum Ring reicht bereits bis zu 60 km. Zu erwähnen sind Bonn, Bad Godesberg, Koblenz, Wittlich und Prüm. Als Motiv für die Übernachtung werden hier "Bekannte" geltend gemacht, zum anderen sind die Erholungsfunktionen dieser Orte und die Lage an Hauptverkehrsleitlinien ausschlaggebend.

27) Der Fernbereich schließt sich an den mittleren Entfernungsbereich an.

Tab. 5: Art der Übernachtungen der Besucher an den einzelnen Zuschauerstandorten

Zuschauer-standort	Zahl d. Befrag. (= j.Zu- sch.st.ort = 100 %)	Zahl d. Übernacht. i. Zelt	Zahl d. Übernacht. i. Hotel/ Gasthof	Zahl d. Nicht- übern.
Schwalben- schwanz	447	270(60%)	26(5%)	151(35%)
Wehrseifen	313	183(58%)	27(9%)	103(33%)
Karussell	284	213(75%)	7(3%)	64(22%)
Start und Ziel	280	80(29%)	66(23%)	134(48%)
Hatsenbach	158	64(41%)	25(15%)	69(44%)
Brünnchen	161	68(42%)	16(10%)	77(48%)
Pflanz- garten	165	92(56%)	29(17%)	44(27%)
Kallenhard	281	100(36%)	28(10%)	153(54%)
Südschleife	318	148(47%)	26(8%)	144(45%)
Eschbach- Wippermann	272	157(58%)	25(9%)	90(33%)

Tab. 6: Vergleichende Betrachtung der Übernachtungsarten
an den einzelnen Zuschauerstandorten

Zuschauer- standort	Verhältnis d.Prozent- zahlen der Übernachtun- den		Verhältnis d.Prozent- zahlen	
	im Zelt u. Gasth.	Rangfolge	Übernachtende/ Nichtübern.	Rangf.
Schwalben- schwanz	$\frac{60}{5} = 12$	2	$\frac{65}{35} = 1,8$	5
Wehrseifen	$\frac{58}{9} = 6,4$	3	$\frac{67}{33} = 2,0$	3
Karussell	$\frac{75}{3} = 25$	1	$\frac{78}{22} = 3,5$	1
Start und Ziel	$\frac{29}{23} = 1,2$	10	$\frac{52}{48} = 1,1$	8
Hatsenbach	$\frac{41}{15} = 2,7$	9	$\frac{56}{44} = 1,3$	6
Brünnchen	$\frac{42}{10} = 4,2$	6	$\frac{52}{48} = 1,1$	9
Pflanzgarten	$\frac{56}{17} = 3,2$	8	$\frac{56}{27} = 2,1$	2
Kallenhard	$\frac{36}{10} = 3,6$	7	$\frac{46}{54} = 0,8$	10
Südschleife	$\frac{47}{8} = 5,8$	5	$\frac{55}{45} = 1,2$	7
Eschbach- Wippermann	$\frac{58}{9} = 6,4$	3	$\frac{67}{33} = 2,0$	4

2.2. Zusammenhang zwischen Parkplatz-Zuschauerstandort und Ort der Übernachtung

Ein Parkplatz entspricht, laut Nürburgring-GmbH, 2,8 Besuchern. Je Pkw werden 28 qm Parkfläche angenommen, vorausgesetzt, daß sie eben und trocken ist.²⁸ Für 150.000 Besucher müssen demzufolge 54.000 Einstellmöglichkeiten vorhanden sein. Es gibt im Nahbereich des Rings nahe den Zuschauerstandorten 90 Parkplätze für annähernd 60.000 Fahrzeuge mit einer Gesamtfläche von 586.000 qm.²⁹ Allerdings ist das Betriebsgelände der Nürburgring-GmbH nicht für alle Parkplätze ausreichend; es wird zusätzlicher Parkraum durch Pacht von Stadt, Gemeinden, Kirchen und Privateigentümern mit benutzt.³⁰ Weiteres Parkraumangebot wird durch die Nürburgring-GmbH angestrebt, zumal in Zukunft, wenn das geplante, teils schon fertiggestellte Autobahnnetz mit den zugehörigen Zufahrtstraßen, das Zuschauerpotential erhöhen dürfte.

Verkehrsgeographisch bedeutsam ist einmal die Lage der Parkplätze an den Zubringerstraßen und die Konsequenzen für verkehrsregulierende Maßnahmen, zum anderen die Lage der Park- bzw. Zuschauerplätze zu den Übernachtungsorten.

- 28) Nahbereichsuntersuchung der Nürburgring-GmbH. Erhebung des Instituts für Städtebau, Kulturtechnik und Siedlungswesen der Universität Bonn v. 22.12.1969
- 29) "Nürburgring" II. Halbjahr 1970 37. Jahrgang
- 30) siehe 28)

Den Zusammenhang zwischen der Lage des Parkplatzes, dem Zuschauerstandort und dem Ort der Übernachtung zeigen die folgenden Beispiele auf. (s. Karte 5). Die Fahrzeuge, die aus dem Raum Bonn über die B 412 kamen, wurden auf die Parkplätze entlang der B 258 und der B 412 bis zur Hohen Acht geleitet.³¹ Ein großer Teil der Zuschauer, der den "Schwalbenschwanz" als Zuschauerstandort wählte, nahm auch Übernachtungsquartier in den nächstliegenden Ortschaften Nürburg, Welcherath, Herresbach, Meuspath, Drees. Das gleiche gilt für diejenigen, die über Adenau zum Ring fuhren, die in Richtung Breitscheid geleitet, bzw. südlich Breitscheid über die L 92 in Richtung Nürburg (haupts. auf die Parkplätze 17, 113) geleitet wurden. Letztere hatten die Wahl zwischen "Start" und "Ziel" und "Schwalbenschwanz" als Zuschauerplatz, was mit den Übernachtenden in Nürburg übereinstimmt. Der größte Teil der im Raum Breitscheid Parkenden blieb über Nacht im nahen Adenau, bzw. in den nahen Orten des Innenraums des Rings, Quiddebach, Nürburg, Herschbroich. Derartige Zusammenhänge sind bei Zuschauerstandorten, deren umgebender Raum keine Orte mit Quartiermöglichkeit aufweist, nicht festzustellen. Dies gilt insbesondere für die Zuschauerplätze "Brünnchen", "Eschbach-Wippermann", "Hohe Acht". "Start" und "Ziel" müssen bei derartigen funktionalen Zusammenhängen ausgeklammert werden, da bei einer Zuschauerballung von 40.000 (einschl. "Südschleife") eine breite Streuung der Übernachtungsorte auf Grund des Übernachtungsbedarfs notwendig ist.

31) Einsatzanordnung der Bezirksregierung Koblenz vom 29.4.1968, das XIV. Internat. ADAC - 1.000 km-Rennen betreffend.

2.3. Auswirkungen der Großveranstaltungen auf Straßenplanung
und Parkraumbeschaffung am Nürburgring

Anlässlich der Großveranstaltungen auf dem Nürburgring werden achtmal jährlich gewaltige Zuschauermassen in die Eifel gelockt. Daneben müssen auch die kleineren Veranstaltungen erwähnt werden, wie Fahrerlehrgänge u. a. Außerdem kommen zu fast jedem Wochenende viele aktive Motorsportbegeisterte, um das eigene Können unter Beweis zu stellen. Bis zum Jahre 1966 hatten den Nürburgring - mit Unterbrechung durch den Krieg - rund 1,1 Millionen Pkws, 183000 Motorräder und 21.000 Omnibusse³³ befahren, allein im Jahre 1966 104.078 Autos, 7,312 Motorräder und 1.074 Omnibusse.³⁴

Die Auswirkungen der Großveranstaltungen am Nürburgring auf die Straßenplanung kann man nur im Zusammenhang mit der Bedeutung der Eifel als einem im Aufbau befindlichen Fremdenverkehrsgebiet betrachten. Sie seien getrennt nach Nach-, Mittel und Fernbereich aufgezeigt. Der Nahbereich bildet dabei die innerste Zone auf Karte 4 der Mittelbereich schließt die beiden folgenden Zonen ein, der Fernbereich schließt sich nach außen ohne Begrenzung an.

Der Nahbereich zeichnet sich an Tagen der Großveranstaltungen dadurch aus, daß die Bundes- und Landstraßen durch Pkws der Nürburgringbesucher stark frequentiert sind, was zu Ausbaumaßnahmen geführt hat.

33) vgl. Weber, F.; (1967)

34) vgl. Michels, W.: (1967)

So wurde eine gut ausgebaute Umgehungsstraße um den Ring geleitet, außerdem die B 412 bereits ab Kempenich bis zu den Zuschauerplätzen "Karussell", "Brünchen", und "Schwalbenschwanz" verbreitert. Das gleiche gilt für die B 258 im Nahbereich des Rings, die dadurch auf die Erfordernisse des großen Besucherstroms bei Rennveranstaltungen ausgerichtet wurde.

Im mittleren Entfernungsbereich überlagern sich in besonderem Maße notwendige Ausbaumaßnahmen im Zuge der Fremdenverkehrsförderung in der Eifel mit Erfordernissen des Nürburgrings als Zuschauermagneten. "Einige Rennveranstaltungen auf dem Nürburgring wären für umfangreiche Baumaßnahmen kein ausreichender Grund, aber das Fremdenverkehrsgebiet Eifel/Ahr zieht in den Sommermonaten so viele Touristen an, so daß es an den Wochenenden in der Regel zu erheblichen Stauungen kommt."³⁵

In diesen Zusammenhang sind die folgenden Straßenbaumaßnahmen bzw. -planungen zu stellen:

- Autobahnanschlüsse an die A 14 bei Niederzissen
und bei Wehr, ab Wehr zusätzlich eine leistungsfähige Verbindung zur B 412 bei Kempenich.³⁶
- Ausbau der B 257³⁷, kreuzungsfreie Ausgestaltung des "Potsdamer Platzes" (B 257 / B 258), Anschluß der B 410 bei Kelberg. Umgehungsstraße für Gelsdorf, Altenahr, Hönningen, Leimbach u. Adenau.³⁸

35) Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein, Bd. II
Bonn 1968, S. 342

36) ebenda, S. 339

37) ebenda, S. 342

38) ebenda, S. 446

- Verlängerung der B 412 von Kempenich aus nach Osten als Zubringer zur A 14 bei Wehr³⁹
- Ausbau der B 258 "im Zuge der weiteren Integration der EWG"⁴⁰ und als Zubringer zum Nürburgring
- Südumgehung in Mayen⁴¹
- Ausbau der L 73 als Eckverbindung zwischen der B 257 und der B 258. Verbindung zwischen den Gemeinden Dümpelfeld und Müsch.⁴²
- Ausbau der Brohlthalstraße⁴³
- Anschlüsse an die Autobahn Mehren - Köln bei Nohn und Brück⁴⁴

3. Fernbereich

Innerhalb des Fernbereichs spielt der Nürburgring bei der großräumigen Straßenplanung, wenn man von der B 257 absieht, keine Rolle. Sie orientiert sich nach einer Gesamtkonzeption, die auf der geographischen Zentrallage des Landes Rheinland-Pfalz und seiner gesamtwirtschaftlichen Entwicklung innerhalb der EWG basiert.

39) ebenda, S. 345

40) ebenda, S. 345

41) ebenda, S. 346

42) ebenda, S. 353

43) ebenda, S. 354

44) Auskunft: Straßenverkehrsamt in Koblenz

B

Wirtschaftsgeographische Auswirkungen der Nürburgringrennen

1. Bedeutung der Übernachtungen für das Beherbergungswesen

Wenn man die Bedeutung der, anhand der Zuschauerbefragung ermittelten, Übernachtungszahlen für die betroffenen Orte in Nürburgringnähe würdigen will, ist es zweckmäßig, zunächst die innerhalb der Verbandsgemeinde Adenau hauptsächlich belegten Orte Adenau und Nürburg und anschließend die übrigen Ortschaften zu betrachten.

Über die Qualität Adenaus und Nürburgs als Fremdenverkehrs-orte geben die folgenden statistischen Angaben einigen Aufschluß: 45

Sommerhalbjahr 1970	Sommerhalbjahr 1969	Sommerhalbjahr 1968
1.4. - 30.9. 1970	1.4. - 30.9.1969	1.4. - 30.9.1968

Adenau

Angekommene Gäste:

6.317	6.972	6.323
-------	-------	-------

Übernachtungen:

9.557	11.649	15.922
-------	--------	--------

45) Statistische Angaben der Verbandsgemeinde Adenau

Sommerhalbjahr 1970	Sommerhalbjahr 1969	Sommerhalbjahr 1968
1.4. - 30.9.1970	1.4. - 30.9.1969	1.4. - 30.9.1968

Nürburg

Angekommene Gäste:

6.071	6.618	4.860
-------	-------	-------

Übernachtungen:

21.211	21.773	16.223
--------	--------	--------

Aus diesen Zahlen ist zu ersehen, daß Adenau und Nürburg, mit Ausnahme des Jahres 1968, annähernd dieselbe Anzahl an Gästen im Sommerhalbjahr hatten, daß aber Adenau weit weniger Übernachtungen aufweist als Nürburg. Das bedeutet, daß die Zahl der Übernachtungen durch Besucher des Nürburgrings für Adenau die ausschlag gebende wirtschaftliche Bedeutung haben dürfte (s. Karte 4).

Nach der Zuschauerumfrageliegt in Adenau der Anteil der Zuschauer, der in Hotels, Gaststätten und Privatpensionen übernachtete, bei 18,6 %. Das entspricht bei insgesamt 150.000 Nürburgringbesuchern 2.740 Übernachtenden. Diese Zahl dürfte überhöht sein, da sie eine gleichmäßige Verteilung der in Adenau übernachtenden Zuschauer an allen Zuschauerplätzen voraussetzt, was nicht gegeben ist (s. Karte 5). Vergleicht man sie mit der Gesamtübernachtungszahl im Sommerhalbjahr 1970 (s. Statistik), so liegt der Rückschluß nahe, daß die Übernachtungen in Adenau fast ausschließlich von Besuchern der Rennen am Nürburgring herrühren. ⁴⁶

- 46) Nach Auskunft der Verbandsgemeinde Adenau ist Adenau ein Durchgangsort, in dem die Gäste, außer bei Rennveranstaltungen, nur 2 - 3 Tage bleiben. In Adenau leben nur die Gaststätten vom Fremdenverkehr, während dies in Nürburg für Gaststätten und Pensionen zutrifft.

Im Unterschied zu Adenau hat Nürnberg, obwohl es eine wesentlich geringere Einwohnerzahl hat, ungleich mehr Übernachtungen je Sommerhalbjahr zu verzeichnen. Das läßt darauf schließen, daß Nürnberg ein Fremdenverkehrsort ist, dessen Bettenkapazität nicht nur an Tagen der Autorennen ausgelastet ist, sondern auch in der veranstaltungsfreien Zeit durch Erholungssuchende.

In den übrigen Orten innerhalb der Verbandsgemeinde Adenau (außer Adenau u. Nürnberg) werden die Zimmer - von Ausnahmen abgesehen - nur zu den Rennveranstaltungen belegt. ⁴⁷

Hier bestehen folgende örtliche Voraussetzungen und Regelungen:

Meuspath: es gibt nur Privatzimmer, da kein Hotel vorhanden ist. Die Zimmer werden für zwei oder mehr Nächte belegt. Bei größeren Rennen ist die Zimmerkapazität ausgeschöpft.

Welcherath: ist zu den größeren Veranstaltungen belegt. Hotel- und Privatzimmer werden ab zwei Übernachtungen vergeben.

Für die Orte Drees, Döttingen, Müllenbach, Wiesenscheid gilt dasselbe.

47) Auskunft der Verbandsgemeinde Adenau

Barweiler: ist zu den größeren Veranstaltungen belegt.
Hotel- und Privatzimmer werden ab einer Übernachtung vergeben.

Dasselbe gilt für die Orte: Herschbroich, Quiddelbach, Pamster, Jammelhofen, Honerath, Wirft, Leimbach, Arft, Wimbach, Kottenborn, Heffeld, Dömpelfeld, Insul, Antweiler, Schuld. 48

Aus der Tabelle 7⁴⁹ geht hervor, daß ein Teil der Besucher aus Erholungsgründen bereits einige Tage vor dem Rennen anreist und im allgemeinen einige Urlaubstage nach dem Rennen anhängt. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß ein Teil der Privatvermieter selbst die eigenen Schlafzimmer an Gäste vermietet. Bei großen Rennveranstaltungen sind am Wochenende alle verfügbaren Zimmer in diesen Orten belegt.

Für die genannten Orte bedeuten die Großveranstaltungen am Nürburgring eine erhebliche Nebenerwerbsquelle. Allerdings wird der Fremdenverkehr hier - von Adenau und Nürburg abgesehen - erst dann voll zum Tragen kommen können, wenn neben dem Übernachtungsangebot weitere Fremdenverkehrsfunktionen hinzukommen, die zu längerem Aufenthalt Anreiz geben.

- 48) Auskunft der Verbandsgemeinde Adenau
- 49) Auskünfte der Gemeinden der aufgeführten Orte zusammengefaßt.

Tab. 7: Ankünfte mehrerer Gemeinden über die Übernachtungsmöglichkeit bei Großveranstaltungen am Rüberring

Ort	Anreisezeitpunkt vor dem Rennen	Aufenthalt der Gäste: a) nur zum Rennen b) Verlagerung nach d. Rennen	Veranstaltung eigener Schlafzimmer bei Großveranstaltungen	Wetterabhängigkeit der Zimmerbelegung	Sind bei großen Rennen alle vermietbaren Zim- mer ausgebuucht?
Neuspath	Mittwoch	a) (hauptsächlich Fahrer, Bedienungs- personal) b) 10 % der Gäste bis zu einer Woche	ja	---	ja Mittwoch - Sonntag
Antweiler	10 % der Gäste: Dienstag, bzw. Mittwoch		selten	Die Vollbelegung er- folgt wetterabhängig	ja Donnerstag - Montag
Isenal	15 - 20 % der Gäste: Donnerstag/Freitag	b) 15 - 20 %: Dienstag/Mittwoch	verschiedentlich, je- doch abnehmend durch verbesserte wirtschaft- liche Lage der Haushal- te.	---	ja Samstag - Sonntag
Wimbach	teils ab Donnerstag	a) ca. 66 % der Gäste b) ca. 33 % der Gäste ab erachten bei be- kannten Familien u. Verwandten	verschiedentlich	Bei Schlafvorrat an Tagen vor dem Rennen erhöht sich d. Zahl d. Zimmerbuchungen i.d. einzelnen Häusern	ja Donnerstag - Sonntag
Barweiler	Donnerstag	a) 100 % der Gäste	ja	---	ja Donnerstag - Sonntag
Wirt	Samstag	a) 100 % der Gäste	verschiedentlich	---	meistens Samstag - Sonntag
Quiddelbach	5 % der Gäste: Dienstag / Mittwoch	a) 95 % der Gäste b) 5 % der Gäste	häufig	---	ja Donnerstag - Montag
Herschebach	40 % der Gäste: Mittwoch / Donnerstag	a) 60 % der Gäste b) 40 % der Gäste (einige Tage Verlin- gerung).	verschiedentlich	---	ja Freitag - Sonntag

2. Anwirkungen der Veranstaltung auf die ambulanten Händler und auf die Gastronomie im Umkreis der Übernachtungs-orte

In den Zuschauerballungszonen gibt es um den Ring verteilt insgesamt 80 Verkaufsstände von ambulanten Händlern. Zum größten Teil werden ESwaren und Getränke verkauft. Daneben gibt es, vorwiegend im Start- und Zielbereich, Bücherstände mit spezieller Literatur über Autosport, sowie Stände für Autozubehör u.a. Um einen Einblick in die durchschnittliche Umsatzgröße an vergleichbaren Verkaufsständen zu bekommen, wurden an den Zuschauerplätzen "Wehrseifen", "Start" und "Ziel", "Schwalbenschwanz" und "Brünnchen" am 30.5.1971 je eine Stunde Verkaufszählungen vorgenommen in der Zeit von 11.00 - 11.30 Uhr und von 16.00 - 16.30 Uhr. Dabei wurde die Auswertung auf Bier, Limonade/Cola und Würstchen beschränkt. Der Gesamtumsatz pro Stunde und Stand betrug für "Brünnchen" 426,-- DM, für "Schwalbenschwanz" 300,-- DM, für "Start" und "Ziel" 295,-- DM und für "Wehrseifen" 185,-- DM (s. Abb. 1). Auffällig waren die erheblichen Verkaufsunterschiede der einzelnen Stände, sowie innerhalb der einzelnen Verkaufsgüter die unterschiedliche Verkaufsmenge am Vormittag und am Nachmittag. Mit Ausnahme des Standes am "Brünnchen" überweg der Nachmittags- gegenüber dem Vormittagsverkauf in Bezug auf Bier. Der Limonaden- und Colaverkauf, sowie der Würstchenverkauf zeigten mit Ausnahme des Standes an "Start" und "Ziel" einen Mehrverkauf am Vormittag gegenüber dem Nachmittag. Der Grund für die Bevorzugung nichtalkoholischer Getränke am Vormittag dürfte mit der heißen Wetterlage zu begründen sein.

Überträgt man die gefundenen Umsatzgrößen auf den zeitlichen Gesamtverkauf dieser Veranstaltung, so ergeben sich Umsatzmengen, die nachfolgend an einem Beispiel überschlagsmäßig dargestellt werden sollen.

Über die Art der Verpflegung der Zuschauer wurden von 2.680 (= 100 %) Befragten folgende Angaben gemacht:

Selbstverpflegung	Selbst/Gaststätte (fifty/fifty)	Gaststätte
2.015 = 75%	381 = 14%	284 = 11 %

Daraus geht hervor, daß sich 75 % der Zuschauer von mitgebrachtem Proviant, bzw. durch Kauf an Verkaufsständen verpflegten. Im Durchschnitt kann man nun von den 14 % der Zuschauer, die zur Hälfte Gaststättenbesucher, zur Hälfte Selbstverpfleger sind, 7 % den reinen Selbstverpflegern zuordnen, die übrigen 7 % den reinen Gaststättenbesuchern. Damit würde sich der Anteil der Zuschauer, die sich selbst verpflegten, auf 82 % erhöhen. 11 % der Besucher zogen ausschließlich Gaststättenbesuch vor. Hier läßt sich eine klare Parallele zu den Übernachtungen in Hotels/Gasthäusern u.a. ziehen. Nach Addition der obengenannten 7 % ergibt sich ein Anteil an Gaststättenbesuchern von insgesamt 18%.

Einen gewissen Einblick in den ungefähren Verkaufsumsatz an einem Verkaufsstand gibt folgende Überschlagsrechnung. Ausgangsbasis ist der durch Zählung ermittelte Würstchenverkauf des Standes am "Brünnchen": Der errechnete Durchschnittswert von 82 % Selbstverpflegern schwankt an den einzelnen Zuschauerstandorten bis zu annähernd 10 % nach oben und unten.

Am "Brünnchen" verpflegten sich nur 74 % der Zuschauer selbst, am "Schwalbenschwanz" dagegen 94 %. Diese Zahlen spiegeln in etwa die Zahlen für die Übernachtungen im Zelt wieder (s. Tab. 5).

Geht man am Rennsonntag von 5.000 Zuschauern am "Brünnchen" aus ⁵⁰ - 74 % davon sind 3.700 Zuschauer - jeder zweite kaufte im Laufe seines dortigen Aufenthalts ein Würstchen (= 1.850 Zuschauer), so ergibt sich folgende Überschlagsrechnung. Nachdem am "Brünnchen" zwei Verkaufsstände waren, kann man pro Stand 925 kaufende Zuschauer annehmen.

Ergebnis der Zählung:

115 Zuschauer à 115 Würstchen à 1,30 DM = 149,-- DM
in einer Stunde

925 Zuschauer à 925 Würstchen à 1,30 DM = 1.202,50 DM

(In acht Stunden bei gleichbleibender Verkaufsintensität).

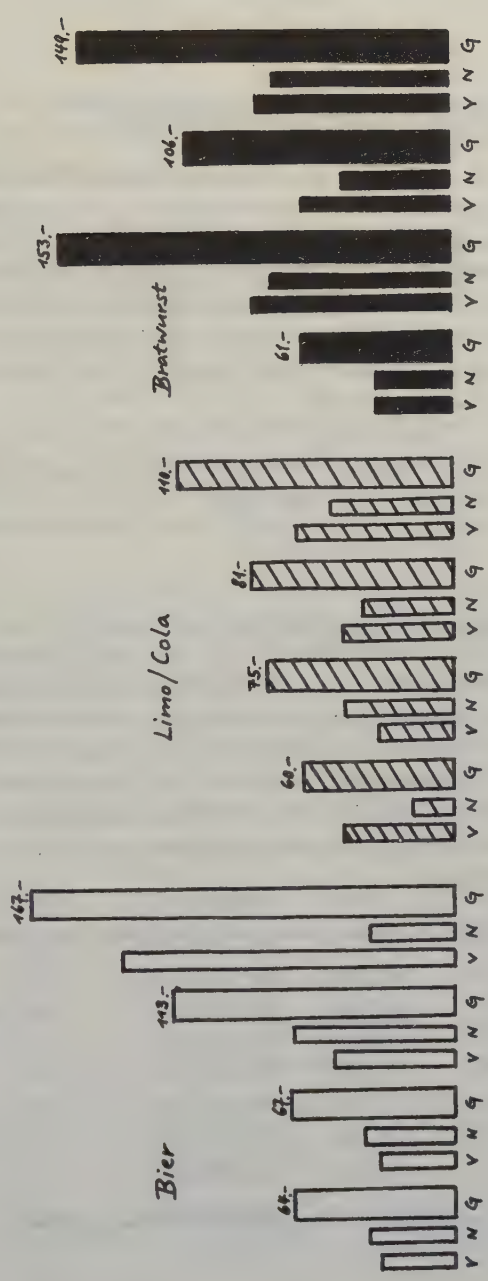
Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Zeiten der Verkaufszählung günstige Verkaufszeiten waren, so daß der reale Verkaufsumsatz niedriger liegen dürfte.

50) Auskunft: Nürburgring-GmbH

Verkaufsstände - Zahlung (je ein Stand bei "Wehrseifen", "Start u. Ziel", "Schwalbenschwanz", "Brünchen" am 30.5.1971
vormittags und nachmittags je eine halbe Stunde

V = Vormittagsumsatz
N = Nachmittagsumsatz
G = Gesamtumsatz (V+N)

Abb. 1



Wehrs. Start-Ziel Schwallb. Brünchen. →

Umsatz der Verkaufsstände am Nürburgring

Obwohl nur von vier Verkaufsständen konkrete Verkaufszahlen ermittelt werden konnten, soll durch eine grobe Überschlagsrechnung der Versuch unternommen werden, annäherungsweise den Gesamtumsatz aller Verkaufsstände zu errechnen. Dabei sind wir uns dessen bewußt, daß die auf dieser schmalen Grundlage ermittelten Zahlen durch zahlreiche Unwägbarkeiten nur innerhalb eines relativ großen Toleranzspielraums zu verwenden sind.

Man kann von folgenden durchschnittlichen Umsatzzahlen pro Stunde ⁵¹ ausgehen (s. Abb. 1):

Bier	:	100,-- DM
Limo/Cola	:	80,-- DM
Würstchen	:	120,-- DM

Die Verkaufsdauer - ungeachtet großer Unterschiede an den einzelnen Ständen - könnte man bei vorsichtiger Kalkulation auf 16 Stunden an zwei Tagen festlegen. Das würde bedeuten, daß der Verkaufsumsatz pro Stunde bei gleichbleibender Verkaufsintensität an zwei Tagen für Bier bei 1.600,-- DM, für Limo/Cola bei 1.280,-- DM, für Würstchen bei 1.920,-- DM pro Stand lag.

Bei 80 Ständen ergäben sich somit folgende Umsatzzahlen:

Bier	:	128.000,-- DM
Limo/Cola	:	102.400,-- DM
Würstchen	:	153.600,-- DM

51) s. die in Abb. 1 dargestellten Umsatzgrößen

Man ersieht also daraus, daß sich der Umsatz der ambulanten Händler nicht in Größenordnungen von 10.000,-- DM oder 1.000.000,-- DM sondern von 100,000,-- DM bewegt.

Interessant ist in diesen Zusammenhang ein Vergleich der Zahlen von Selbstverpflegern und Zeltenden an den einzelnen Zuschauerplätzen. Zum Teil findet man Parallelen, teils differieren die Werte erheblich, wie z.B. am "Kallenhard". Hier dürfte der hohe prozentuale Anteil der Selbstverpfleger (80 %) nicht vorrangig auf die Zeltenden (36 %), sondern zum größeren Teil auf die nichtübernachtenden Zuschauer (54 %) zurückzuführen sein. Ähnliches gilt für die "Südschleife", wo 85 % Selbstverpfleger 47 % Zeltenden und 45 % nichtübernachtenden Zuschauern gegenüberstehen (s. Tab. 5).

Tab. 8: Art der Verpflegung der Zuschauer an den einzelnen Zuschauerplätzen (die in Klammern stehenden Zahlen geben den Anteil zeltender Zuschauer je Zuschauerstandort an; s. Tab. 2)

Zuschauer- standort	Zahl d. befr.Zusch. = 100 %	Selbstv.	Selbstv./Gastst. (fifty/Fifty)	Gastst.
Schwalben- schwanz	447	406/91%(60%)	27/6%	14/3%
Wehrseifen	313	212/68%(58%)	51/16%	50/16%
Karussell	284	265/94%(75%)	11/4%	8/2%
Start u. Ziel	280	150/54%(29%)	69/24%	61/22%
Hatzenbach	158	77/49%(41%)	41/26%	40/25%
Brünnchen	161	93/58%(42%)	52/32%	16/10%
Pflanzgarten	165	128/75%(56%)	22/13%	15/9%
Kallenhard	281	199/71%(36%)	54/19%	28/10%
Südschleife	318	253/80%(47%)	34/10%	31/10%
Eschbach- Wippermann	272	231/85%(58%)	20/7%	21/8%

3. Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des 1.000 km-Rennens am Nürburgring

Um einen Überblick über die Gesamtausgaben der Zuschauer zu erhalten ⁵², mußten sich die befragten Zuschauer (2.680) auf bestimmte Beträge festlegen (50,--, 100,--, 150,--, 200,--, 250,--, mehr als 250,-- DM). In der folgenden Darstellung wird von einer Gesamtzuschauerszahl von 150.000 (= 100 %) ausgegangen.

Tab. 9: Gesamtausgaben der Nürburgringbesucher

prozentualer Zuschaueranteil	Höhe der Gesamtausgaben	Summe
46,7 % = 70.050 Zusch.	x 50,-- DM	= 3.500.500,-- DM
31,7 % = 47.550 Zusch.	x 100,-- DM	= 4.755.000,-- DM
12,5 % = 18.750 Zusch.	x 150,-- DM	= 2.812.500,-- DM
5,8 % = 8.700 Zusch.	x 200,-- DM	= 1.740.000,-- DM
2,1 % = 3.150 Zusch.	x 250,-- DM	= 787.500,-- DM
1,2 % = 1.800 Zusch.	x 300,-- DM ⁵³	= 540.000,-- DM
Gesamtausgaben:	<u>14.135.500,-- DM</u>	

52) Gesamtausgaben der Zuschauer beinhalten alle finanziellen Ausgaben, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Besuch des Rennens am Nürburgring stehen.

53) In die Rubrik "mehr als 250,-- DM" wurden 300,-- DM eingesetzt

Gesamtausgaben der Zuschauer - Nürburgring

Die Prozentzahlen beziehen sich auf die Anzahl der befragten Zuschauer:

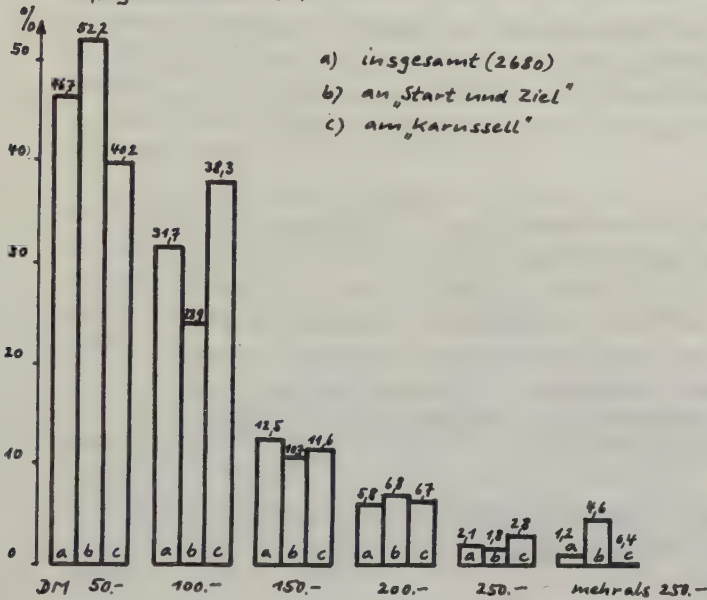


Abb. 2

Bei 21,6 % der Zuschauer - rund 1/5 der Gesamtzuschauerzahl - betrugen die Gesamtausgaben 150,-- DM und mehr. Dieser relativ hohe Zuschaueranteil dürfte sich einmal aus Besuchern zusammensetzen, die in Hotels übernachteten, zu anderen aus solchen, die den Besuch des Rennens mit einem anschließenden Erholungsurloß in der Eifel verbanden. Hinzu kommen Zuschauer für die eine derartige Veranstaltung Volksfestcharakter hat, welcher auf die Ausgabebefriedigung stark motivierend wirken kann.

Standortspezifische Merkmale in Bezug auf die Gesamtausgaben der Zuschauer

Die Höhe der Gesamtausgaben der Zuschauer steht in direktem Zusammenhang mit der Art und Häufigkeit der Übernachtungen am Nürburgring und seinem umgebenden Bereich. Mit letzterem hängt die Art der Verpflegung zusammen. ⁵⁴

Diese Tatsache fand ihren Niederschlag in erheblichen Unterschieden in den Gesamtausgaben der Zuschauer an verschiedenen Zuschauerstandorten. Anhand zweier in Bezug auf die Art der Übernachtung exponierter Zuschauerplätze ("Start" und "Ziel", "Karussell"), sollen die für diese Regionen ermittelten Gesamtausgaben festgestellt werden. Dabei können Rückschlüsse auf bestimmte, im Hinblick auf die Standortwahl typische Verhaltensweisen der Zuschauer gezogen werden.

Die folgende Aufstellung gibt Einblick (s. auch Tab. 5 + 6) in die Art der Übernachtung an "Start" und "Ziel" und am "Karussell":

	Zahl d. Befrag- ten	%-zahl der Zel- tenden	%-zahl d. nichtüber- nachtenden Zuschauer	%-zahl d. Über- nachtenden in Hotel/Gasthof/ privat
Start u. Ziel	280 = 100 %	29	48	23
Karussell	284 = 100 %	75	22	3

54) Die Aufenthaltskosten eines Großteils der Zeltenden dürften sich nach eigenen Beobachtungen in engen Grenzen gehalten haben, da sie die volle Verpflegung für mehrere Tage mitgebracht hatten.

Die Anzahl der Zeltenden an "Start" und "Ziel" liegt mit 29 % der dort Befragten weit unter dem Durchschnitt aller Zuschauerplätze (51 %). Rund die Hälfte der Anwesenden übernachtete nicht, dagegen wählte hier fast jeder vierte Zuschauer Hotel/Gasthof oder Privatquartier als Übernachtungsart. Letzteres trifft allerdings schon nicht mehr in dem Maße bei benachbarten Zuschauerplätzen, "Südschleife" (8 %) und "Hatsenbach" (15 %), zu.

Im Gegensatz zu "Start" und "Ziel" übernachteten drei Viertel der Zuschauer am "Karussell" im Zelt, nur annähernd ein Viertel blieben nicht über Nacht und lediglich 3 % der Besucher wählten als Quartier Hotel/Gasthof oder Privatunterkunft.

Betrachtet man nun die Gesamtausgaben der Zuschauer an "Start" und "Ziel" und vergleicht sie mit denjenigen der Zuschauer am "Karussell" (s. Abb. 2), so kann man auf Grund der bisher ermittelten Tatsachen Erklärungen finden für die teilweise stark voneinander abweichenden Zahlen.

Wenn an "Start" und "Ziel" 52,2 % der Zuschauer im Gegensatz zu 40,2 % am "Karussell" nur 50,-- DM Gesamtausgaben angaben, so trifft dies hier auf den vergleichsweise wesentlich höheren Zuschaueranteil zu, der nicht übernachtete (48 % gegenüber 22 %). Darauf beruht auch die relativ geringe Prozentzahl bei den 100,-- DM-Ausgaben an "Start" und "Ziel" (23,9 %), die am "Karussell" mit 38,3 % erheblich höher liegen.

Die Frage, warum im "Start-" und "Zielbereich" weniger gesetzt wird, hat verschiedene Ursachen:

- 1) Die Lagegunst zum Zelten ist am Karussell ungleich höher, da das Areal zum Zelten größer ist und keine Bundesstraße unmittelbar am Zeltplatz vorbeiführt.
- 2) Die Art der Übernachtung hängt von der Motivation der Zuschauer ab. 23 % der Zuschauer an "Start" und "Ziel" wünschen in einem Bett zu übernachten, was am "Karussell" nur für 3 % der Zuschauer zutrifft.
- 3) Von Bedeutung in diesem Zusammenhang ist die Frage nach der Häufigkeit der Nürburgringbesuche. Der Erstbesucher dürfte bei der Wahl des Zuschauerstandorts mehr zu "Start" und "Ziel", als zu einem anderen Standort tendieren. Dies wird an einem Zahlenbeispiel verdeutlicht.

Start und Ziel	Zum ersten Mal am Ring	Besuche jedes Rennen am Ring	Besuche ab und zu Rennen am Ring
277 Befragte - 100 %	32,1 %	16,9 %	51,0 %
Karussell			
284 Befragte - 100 %	24,6 %	17,3 %	58,1 %

Rund 8 % mehr der Zuschauer an "Start" und "Ziel" sind im Vergleich zu den Zuschauern am "Karussell" zum ersten Mal am Nürburgring.

Hinsu kommt, daß "Start" und "Ziel" für den weniger Ortskundigen durch die Straßenführung und Beschilderung als das Nahziel am Nürburgring anzusehen ist.

- 4) Ein wesentlicher Gesichtspunkt dürfte die Attraktivität von "Start" und "Ziel" sein. Hier muß der Zuschauer Eintritt bezahlen, was bedeutet, daß damit schon eine gewisse Auslese getroffen wird. Wer zu "Start" und "Ziel" fährt, scheut weniger - relativ betrachtet - als Zuschauer an anderen Plätzen die Kosten für Übernachtung und Verpflegung in Gasthäusern.

Das zeigt sich in besonderem Maße bei der Ausgabengröße "250,-- DM und mehr". 4,6 % der an "Start" und "Ziel" versammelten Zuschauer gaben für den Besuch des Rennens mehr als 250,-- DM aus, im Gegensatz zu 0,4 % der Zuschauer am "Karussell".

Anhand der Übernachtungsorte (s. Karte 5) läßt sich nachweisen, daß hauptsächlich Zuschauer an "Start" und "Ziel" solche Ortschaften wählen, die sich von den meisten kleineren Ortschaften im Nürburgringbereich durch besondere Erholungs- und Freizeitfunktionen abheben, wie z.B. Mayen, Cochem, Ahrweiler u.a.

4. Die Bedeutung des Nürburgrings für den modernen Straßen- und Fahrzeugbau, sowie für die Kfz-Fahrer-⁴ausbildung und -fortbildung

Die wirtschaftliche Bedeutung des Nürburgrings läßt sich zum Teil mit den großen Rennveranstaltungen begründen. Auch wenn mit dieser Arbeit speziell die Auswirkungen von Sportveranstaltungen untersucht werden sollen, wäre es eine Unterlassung, wollte man nicht wenigstens den Wert dieser Rennstrecke für bestimmte Wirtschaftszweige erwähnen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang zu unserem Thema stehen.

Der moderne Straßenbau hat von dieser "Gebirgs-Renn- und Prüfungsstrecke"⁵⁵ insofern entscheidende Impulse erhalten, als hier eine Rennstrecke mit Landstraßencharakter vorhanden war, die Geschwindigkeiten zuließ, wie sie auf heutigen Bundes- und vielfach auch auf Landstraßen üblich sind. Alles was in Kurvenführung, in Steigungs- und Gefällstrecken erprobt werden konnte, wurde im allgemeinen Straßenbau berücksichtigt.

Der Nürburgring ist nicht nur ein Forum für sportliches Fahren, er besitzt auch die Qualitäten einer echten Erprobungs- und Prüfungsstrecke im modernen Fahrzeugbau. Der Auterennsport hat hier z.T. eine dienende Aufgabe, nämlich Fahrzeuge und -zubehör unter extremen Zerreißproben auf Haltbarkeit und Verschleißfestigkeit zu prüfen. Das gilt z. B. für die Reifenindustrie, die hier Testreifen etwa im Hinblick auf deren Haftung auf trockener und nasser Fahrbahn oder bei hohen Geschwindigkeiten überprüft.

55) Linden, Walter: Die Bedeutung des Nürburgrings für Verkehrsertüchtigung und Verkehrssicherheit, o.J., Essen, S.25

In einer Zeit der Massenmotorisierung gewinnt die Fahrer-
ausbildung und -fortbildung zunehmende Bedeutung. Der mo-
derne Verkehr in der Großstadt mit seinen vielfältigen An-
forderungen an Fahrer und Fahrlehrer, vernachlässigt etwas
die Schulung des Überlandfahrens auf freier Strecke. Auf
dem Nürburgring findet man beste Voraussetzungen in Form
von Lehrgängen, gerade dieses Fahrverhalten zu verbessern.

Seit Oktober 1963 werden am Nürburgring Fahrlehrer-Sport-
Seminare durchgeführt. Hier spielen weniger Fahrfertigkeit
und dgl. eine Rolle, als vielmehr Fragen der Verkehrsge-
sinnung und Verkehrsmoral. ⁵⁶

Die genannten Beispiele zeigen, daß die Bedeutung des Nür-
burgrings sowohl im Innland als auch z.T. im Ausland größer
und komplexer ist, als es zunächst den Anschein hat.

56) ebenda, S. 35

III. "200 Meilen von Nürnberg" auf dem Norisring am 11.7.1971

A. Verkehrsgeographische Auswirkungen des Norisringrennens

1. Zonale Betrachtung verkehrsbeeinflussender Faktoren, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Norisringrennen stehen

Hier erscheint es zweckmäßig zu sein, nach städtischem und außerstädtischem Bereich zu trennen.

1.1. Außerhalb der Stadt Nürnberg

Die Herkunft der Zuschauer hängt von verschiedenen Faktoren ab: von der Besiedlungsdichte eines Raumes, von dessen Lagegunst zu den Hauptverkehrsleitlinien, von der Entfernung nach Nürnberg und von der sozialen Schichtung der Bevölkerung in bestimmten Räumen. Auf die Abhängigkeit der Zuschaueranzahl von der Bevölkerungsstruktur sei im Abschnitt "Fußball" näher eingegangen.

Zunächst sollen die wichtigsten bisherigen Zufahrtswege zum Veranstaltungsraum dargestellt werden. Sie gelten sowohl für die Anfahrt zum Norisring als auch zum Stadion in Nürnberg.

aus dem östlichen Raum:

Es gibt zwei vorwiegend genutzte Möglichkeiten

- a) Fahrt auf der B 14 bis zur Anschlußstelle Lauf; Bundesautobahn Berlin - München bis Ausfahrt Fischbach, Regensburger Straße (B 4), Breslauerstraße, Gleiwitzerstraße bis Karl-Schönleben-Straße; hier Parkmöglichkeiten in der Breiten Straße (ehemalige Landebahn) oder in der Beuthenerstraße.

- b) Autobahnteilstrecke aus Richtung Amberg, Bundesautobahnkreuz Altdorf, Bundesautobahn Nürnberg - Regensburg, ab Nürnberger Kreuz südwestliche Richtung (weiter s. o.).

Nordöstlicher Raum

wie a) über BAB Berlin - München

Nordwestlicher und westlicher Raum

- a) über die BAB Frankfurt - Regensburg bis zum Nürnberger Kreuz, ab Nürnberger Kreuz s. o.
- b) (aus westlicher Richtung) über die B 14 (Stuttgarter Straße) - Nopitschstraße - Ulmenstraße - Frankenstraße-Bayernstraße - Breite Straße.

Südwestlicher Raum (Stuttgart)

Über die Teilstrecke BAB Stuttgart - Amberg bis AS Nürnberg Süd - Münchener Straße (B 8) - Karl-Schönleben-Straße - Breite Straße oder Beuthenerstraße.

Südlicher Raum

BAB München - Berlin bis AS Feucht - B 8 (s. o.)

Südöstlicher Raum

Bundesstraße 8 (Münchener Straße s. o.)

Nördlicher Raum

- a) BAB Frankfurt - Regensburg - AS Mögeldorf - Laufamholzer-Straße - Siedlerstraße - Regensburger Straße - Bayernstraße - Volksfestplatz - Breite Straße
- b) durch die Innenstadt über die Regensburger- oder Hainstraße - Münchener Straße zum Stadion. ⁵⁷

1.1.1. Einzugsbereich der Zuschauer

Zur Einzeldarstellung der angedeuteten funktionalen Zusammenhänge werden um das Zentrum Nürnberg drei Entfernungszonen gebildet, die sich durch charakteristische Merkmale auszeichnen (s. Karte 7).

Die Nahzone mit einem Radius von rund 20 km umfaßt die kreisfreien Städte bzw. Landkreise Nürnberg, Fürth, Erlangen.

Die analytische Betrachtung des Zuschauereinzugsraums basiert

- a) auf der Pkw-Erfassung auf mehreren Parkplätzen (Parkplatz südlich der Grundigkurve, großer Parkplatz zwischen Rennleitung und Stadion, sowie Stadionvorplatz; siehe Karte 11).
- b) auf der Auswertung der Befragung von 2.098 Besuchern. Die Darstellung auf Karte 6 basiert auf dreistelligen Postleitzahlen.

57) Auskunft: Amt für Stadtplanung in Nürnberg am 14.7.1971

Dabei fallen mehrere Orte mit vierstelliger Postleitzahl heraus, deren Zuschaueranteil dem Ort mit zugehöriger dreistelliger Postleitzahl zugeschlagen wurde. Dies betrifft Weissenburg (4), Treuchtlingen (3), Sulzbach-Rosenberg (4), Amberg (3), Hersbruck (4), Lauf (3).

Auf diesen Raum entfallen 48 % der Gesamtzuschauerzahl, wobei Stadt- und Landkreis Nürnberg allein 32 % der Zuschauer auf sich vereinigen. Hier spielt die Art des Verkehrsweges, auf Grund der relativ geringen Entfernung zum Norisring, eine untergeordnete Rolle.

In die zweite Zone mit einem Entfernungsradius von rund 50 km entfallen 12 % der Zuschauer. Dieser Raum weist besondere Merkmale auf. Er enthält eine Reihe von Stadt- und Landkreisen, die auf Grund des Verhältnisses ihres Zuschaueranteils zu der Gesamteinwohnerzahl des Stadt- und Landkreises miteinander vergleichbar sind und die in annähernd gleicher Entfernung von Nürnberg liegen.

Die Verkehrswege nach Nürnberg sind unterschiedlicher Art: Bundesautobahnen, teils Bundesstraßen oder Landstraßen. Das betrifft die Kreise Neustadt/A., Höchststadt/A., Neumarkt i. d. Oberpfalz, Pegnitz und Weissenburg, sowie Gunzenhausen und Sulzbach-Rosenberg. Daraus folgt, daß für vergleichbare Bereiche (s. o.) bis zu einer Entfernung von ca. 50 km (s. auch die Fahrtzeit nach Nürnberg Karte 8) von Nürnberg die Art der Straßenverkehrswege noch von geringer Bedeutung in Bezug auf die Anzahl der Zuschauer ist.

In einer weiteren dritten Zone sind 24 % der Norisringbesucher beheimatet. Die Verteilung der Zuschauerherkunfts-orte weist hier verschiedene Ballungspunkte auf. So ist der nördliche Einzugsbereich in dieser Zone wesentlich bedeutender als der südliche. Dieses Phänomen dürfte in folgenden Gegebenheiten eine Erklärung finden:

Von besonderer Bedeutung für die Zuschaueranzahl aus einem Raum ist dessen Siedlungsdichte. Der nordöstliche oberfränkische Raum ist insgesamt dichter besiedelt als die östliche Oberpfalz, was im Hinblick auf die absolute Zuschauerzahl aus vergleichbaren Bereichen entsprechenden Niederschlag findet.

Weiterhin spielen in diesem Zusammenhang die Lagebeziehungen der Herkunftsorte eine wesentliche Rolle. Insbesondere die politische Grenzlage des nördlichen und östlichen Einzugsraums bedingt eine starke Orientierung der Bewohner nach Süden, bzw. Westen in Richtung Nürnberg. Das bedeutet, daß Großveranstaltungen in Nürnberg gerade auf diese Räume eine große Anziehungskraft ausüben. Der schwache Zuschaueranteil aus dem westlichen und südlichen Bereich dürfte mit darauf zurückzuführen sein, daß hier andere zentrale Orte eine hohe Anziehungskraft ausüben, im wesentlichen Frankfurt, Stuttgart und München.

Innerhalb der Lagebeziehungen gewinnt mit ansteigender Entfernung zu Nürnberg die Art der Verkehrswege bzw. die Lage der Verkehrswege zu den Verkehrsleitlinien zunehmend an Bedeutung. Eine Erklärung dafür findet sich, wenn man die Stadt- bzw. Landkreise Hof, Stadtsteinach, Rehau, Münchberg, Wunsiedel, Kulmbach, die zusammen einen relativ starken Einzugsraum bilden, mit Räumen ähnlicher Entfernung zu Nürnberg in Vergleich setzt. Dabei bleiben Donauwörth und Nördlingen unter dem Index von 0,1 (s. Karte 9). Auch Augsburg ist relativ schwach vertreten. Hier dürfte, im Gegensatz zu Hof und umliegenden Räumen, die fehlende Autobahn mit eine Rolle spielen. Ähnliches gilt für den Oberpfälzer Raum, wie zum Teil auch für Niederbayern.

Ein Aspekt, der bei der Klärung der Frage nach den Motiven zum Besuch von Autorennen bedeutsam sein könnte, liegt in der sozialen Schichtung der Bewohner verschiedener Räume. Beim Norisringrennen waren 24,3 % der Zuschauer Ange stellte, 41,9 % Arbeiter, davon 15,3 % Facharbeiter aus dem Kfz-Bereich oder aus Kfz-verwandten Bereichen, wie Mechaniker, Elektriker. 17,5 % waren Facharbeiter aus anderen, nicht Kfz-Bereichen. 7,1 % der Befragten gaben an selbständig zu sein.

Der auffallend hohe Anteil an Facharbeitern, insbesondere an Kfz-Facharbeitern, läßt den Verdacht zu, daß Autorennen auf diejenigen sozialen Schichten eine besondere Anziehungskraft ausüben, die mit dem Kfz-Handwerk und verwandten Gewerben in enger Verbindung stehen. Beim Fußballländerspiel lag der Anteil der Arbeiter aus dem Kfz-Bereich bei 12,2 % (1.017 Befragte = 100 %), beim Nürburgringrennen lag er mit 20,0 % (2.680 Befragte = 100 %) erheblich höher. Das würde bedeuten, daß der Grad der Industrialisierung, speziell die Art der ansässigen Industrie in einem Raum hinsichtlich potentieller Zuschauer bei Autorennen ein wesentlicher Faktor ist. Dies betrifft z.B. den nordöstlichen oberfränkischen Raum, der zweifellos stärker industrialisiert ist als der östliche Oberpfälzer Raum.

Die Annahme, daß motorsportliche Veranstaltungen bestimmte soziale Schichten besonders ansprechen, wird auch durch ein weiteres Befragungsergebnis gestützt, wonach immerhin 43,7 % der Befragten angaben, jedes Autorennen in Nürnberg zu besuchen. 26 % sind ab und zu anwesend und 29,5% waren es bei dieser Befragung zum ersten Mal.

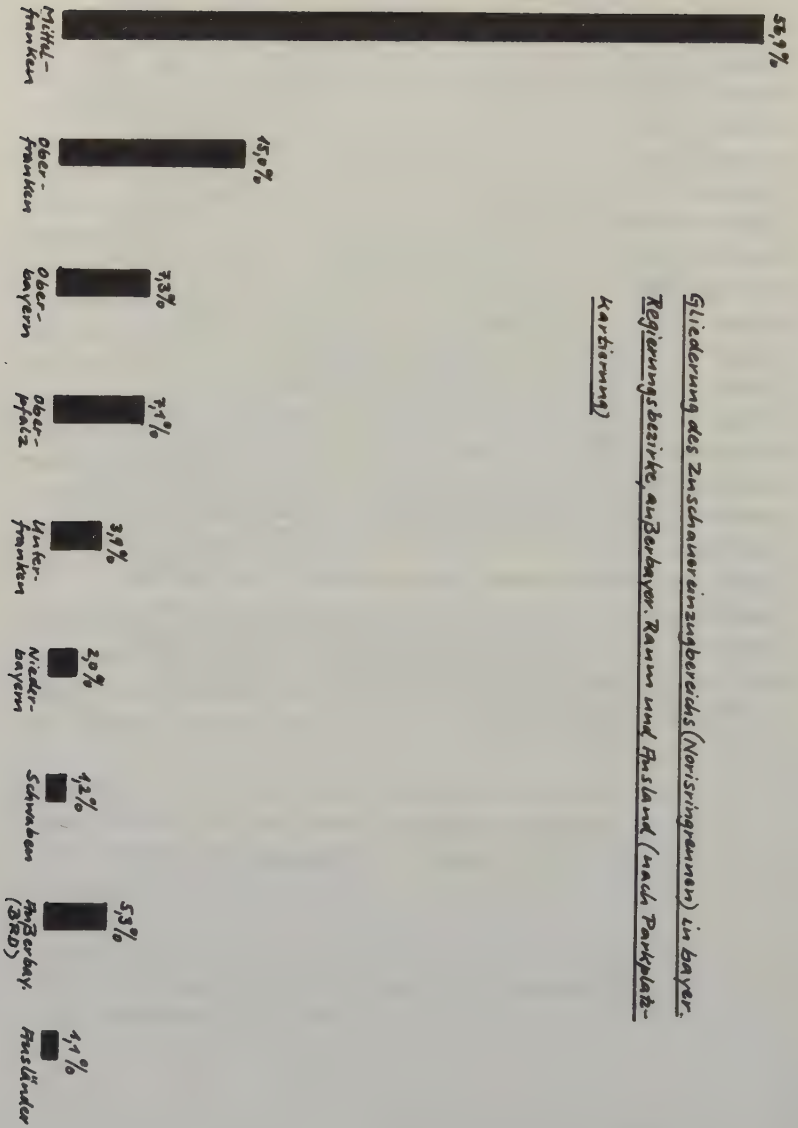
Die Frage, ob auch andernorts Autorennen besucht würden, ergab, daß 16,5 % der Zuschauer häufig, 43,2 % ab und zu und 40,3 % nie außerhalb Nürnbergs zu Autorennen fahren. Daraus wird deutlich, daß über die Hälfte der Zuschauer stark motorsportmotiviert ist. Das würde in Korrelation zur Frage der sozialen Bevölkerungsschichtung der Zuschauer den Rückschluß verstärken, daß gewisse besonders industrialisierte Räume bevorzugt die Bevölkerungsschichten enthalten, die das Gros der Zuschauer bei Rennsportveranstaltungen ausmachen. Hinzu kommt, - und das unterstreicht, daß die Zuschauer eine autosport-interessierte Spezialgruppe sind - daß 49,5 % unter ihnen auf die Frage, ob sie sich Fußballspiele an Ort und Stelle anschauen würden, mit "nie" antworteten, 30 % Fußballspiele nur ab und zu und nur 20,5 % diese häufig ansehen würden. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang angefügt, daß 13 % der Befragten angaben, selbst aktive Motorsportler zu sein, wobei unter Motorsport Autorennen, einschließlich Sternfahrten, Rallies u. dgl. verstanden werden sollten.

Mögliche Zusammenhänge des Zuschauerpotentials mit der sozialen Bevölkerungsschichtung können im Rahmen dieser Arbeit nur andeutungsweise aufgezeigt werden. Weitere diesbezügliche Aussagen bedürften eigener Untersuchungen.

Ein weiterer Gesichtspunkt zur analytischen Betrachtung des Einzugsbereichs der Zuschauer ergibt sich durch dessen Aufgliederung nach bayerischen Regierungsbezirken und ausserbayerischen Bereichen.

Der überwiegende Teil der Zuschauer kommt aus dem mittelfränkischen Raum (56,9 %) (s. Abb. 3). An zweiter Stelle folgt Oberfranken mit 15 %.

Dieser Raum zeichnet sich im östlichen Teil durch die Gunst der Autobahnnähe aus, insgesamt aber auch durch die Städtedichte, darunter Städte bis zu mittlerer Größenordnung. Oberbayern und Oberpfalz liegen mit rund 7 % Anteil am Zuschauer-
aufkommen gleich. Dabei fällt auf, daß die Verteilung der Herkunftsorte in Oberbayern weiter gestreut ist, als in der Oberpfalz. Das dürfte auf die im Durchschnitt wesentlich größere Entfernung zu Nürnberg zurückzuführen sein. Außerdem vereinigen die Ballungsräume München und Ingolstadt als Einzugsschwerpunkte aus südlicher Richtung dank ihrer günstigen Lage in Autobahnnähe einen erheblichen Zuschauer-
anteil aus dem oberbayerischen Raum. Möglicherweise spielt in Ingolstadt der Sitz von Auto-Union bezüglich der Zuschauerzahl eine gewisse Rolle. Unterfranken, Niederbayern und Schwaben sind am Zuschauerpotential kaum beteiligt, was einmal durch die relativ große Entfernung zu Nürnberg, hauptsächlich jedoch durch die Lageungunst zu den Hauptverkehrs-
leitlinien bedingt sein dürfte. Nur 5,3 % der Zuschauer kommen aus außerbayerischen Räumen innerhalb der BRD. Hier kristallisieren sich kleinere Einzugsschwerpunkte im Raum Frankfurt und Stuttgart, sowie im Raum Düsseldorf-Ruhrge-
biet heraus. Rund 1 % der Zuschauer sind Ausländer zum größten Teil Amerikaner.



Gliederung des Zuschauer einzugsbereichs (Norisringrennen) in bayer. Regierungsbezirke, außerbayer. Raum und Ausland (nach Parkplatzkartierung)

Abb. 3

1.1.2. Art der Verkehrsmittel für die Fahrt zum Norisring

Eine Übersicht über die Art der gewählten Verkehrsmittel vom Heimatort nach Nürnberg und zurück gibt die nachfolgende Darstellung

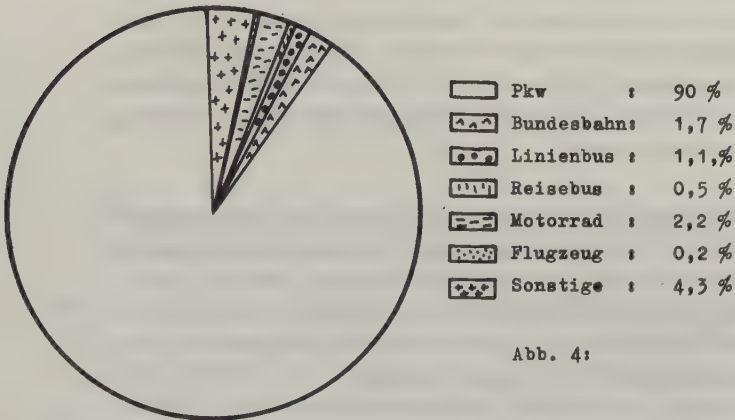


Abb. 4:

Ergebnis von 1.556 Befragten Zuschauern.
542 befragte Nürnberger (Stadt Nürnberg)
sind hier nicht enthalten.

Daraus folgt, daß die überwiegende Mehrheit der Zuschauer (90 %) mit dem Pkw angereist ist.

Anhand des Zahlenmaterials, das durch die Auswertung der Befragung vorliegt, läßt sich die Zahl der nach Nürnberg gefahrenen Pkw's errechnen. Dabei soll hier nur das Pkw-Potential interessieren, das sich am Sonntag in Richtung Nürnberg bewegte, da es Verkehrsgeographisch relevant ist. Bei der Berechnung bleiben die in Nürnberg-Stadt wohnenden Zuschauer außer acht. Das sind ca. 13.000 - rund 1/4 der Zuschauer am Rennsonntag (rund 50.000). Außerdem muß die Zahl der bereits am Freitag - 85 % davon waren Nicht-Nürnberger - 1.300, - und die der am Samstag angekommenen Zuschauer - 82 % davon waren Nicht-Nürnberger - rund 4.000 - von der Gesamtzuschauerzahl in Abzug gebracht werden.

Das bedeutet, daß rund 32.000 Besucher am Sonntag nach Nürnberg zum Norisring kamen. 90 % davon fuhren mit dem Pkw; das entspricht 29.000 Zuschauern. Geht man davon aus, daß das Verhältnis Pkw zu Zuschaueranzahl wie 1 : 3⁵⁸ ist, so entfallen auf 29.000 Besucher 9.600 Pkw's, die am Rennsonntag nach Nürnberg strömten.

Weitere Verkehrsmittel, die von den Norisringbesuchern benutzt wurden, waren Bundesbahn/Linienbusse/Flugzeuge.

Im ganzen gesehen, hatte das Norisringrennen keine spürbaren Auswirkungen auf die Bundesbahn.⁵⁹ Zu erwähnen ist lediglich, daß am Bahnhof Dutzendteich am Sonntag, dem 11. Juli 1971 zusätzlich ein Schalterbeamter und eine Aufsicht eingesetzt waren.

58) Auskunft: Polizeipräsidium Nürnberg (Verkehrsabteilung)
am 16.7.1971

59) Auskunft: Bundesbahndirektion Nürnberg am 5.8.1971

Es fuhren ca. 300 Personen ab Dutzendteich nach dem Rennen in Richtung Hauptbahnhof Nürnberg, bzw. in Richtung Fürth. ⁶⁰

Bezüglich der Besetzung der Linienbusse, bzw. des verstärkten Einsatzes von Linienbussen waren keine Auswirkungen durch das Rennen zu verzeichnen. ⁶¹

Ein geringer Teil der Besucher des Norisringrennes kam mit dem Flugzeug nach Nürnberg. Es handelte sich hier im wesentlichen um Besucher aus dem Ausland. Eine bedeutende Steigerung der Flugzeugbelegung wurde nicht registriert. ⁶²

1.1.3. Zeitaufwand für die Fahrt nach Nürnberg mit dem Pkw in Abhängigkeit von der Art des Verkehrswegs

Die verkehrsbeeinflussende Bedeutung des Norisringsrennens in Bezug auf den Straßenverkehr ist nicht grundsätzlich davon abhängig, ob die Zuschauer auf Autobahnen, Bundesstraßen oder Landstraßen anreisten. Bei einem zeitlichen Fahrt-
aufwand von etwa 1 Stunde nach Nürnberg hält sich die Zahl der Zuschauer aus einem Stadt- bzw. Landkreis, gemessen an der Gesamt Einwohnerzahl des Kreises in vergleichbaren Größen (s. Karte 9).

60) Auskunft: Bahnhof Dutzendteich am 5.8.1971

61) Auskunft: Stadtwerke Nürnberg am 16.7.1971

62) Auskunft des Flughafens Nürnberg am 13.10.1971

Bei höheren Anfahrtzeiten wird die Art des Verkehrswegs nach Nürnberg von Bedeutung. Das läßt sich am Beispiel einiger Städte aufzeigen, deren Entfernung zu Nürnberg annähernd gleiche Fahrtzeit verlangt (1 1/2 - 1 3/4 Stunden), wie Hof (123 km), Regensburg (104 km), Donauwörth (94 km), Nördlingen (87 km). Dank seiner direkten Autobahnverbindung hat Hof einen relativ hohen Zuschauerindex, im Gegensatz zu den näher an Nürnberg gelegenen Städten. Diese Aussage hat jedoch keine generelle Bedeutung, was der Index der Stadt- bzw. Landkreise Ebern, Coburg, Tirschenreuth, Neustadt a.d.W. beweist, der trotz der hohen Anfahrtzeit, mangels Autobahn, von 1 1/2 bis 2 Stunden noch über dem Mindestindex von 0,1 liegt.

Der oberpfälzer Raum dürfte durch die Autobahn Nürnberg - Amberg, der niederbayerische Raum durch die Autobahn Nürnberg - Regensburg als Zuschauerpotential für sportliche Großveranstaltungen in Nürnberg erheblich an Bedeutung gewinnen. Die Fahrtzeiten Nürnberg - Amberg und Nürnberg - Regensburg zum Beispiel verkürzen sich dann auf eine halbe bis dreiviertel Stunde im zweiten Fall auf 1 Stunde (siehe Karte 8).

1.2. Innerhalb der Stadt Nürnberg

Die Ankunft der Zuschauer verteilte sich auf folgende Tage:

Freitag	Samstag	Sonntag
70	186	1.842
3%	9%	88%

Nach dem Ergebnis der Umfrage kamen 3 % der Zuschauer (bezogen auf 2.098 Befragte = 100 %) bereits am Freitag, 9 % am Samstag und 88 % am Sonntag nach Nürnberg.

Daraus folgt, geht man von 50.000 Zuschauern aus, die am Rennsonntag anwesend waren, daß von diesen am Freitag rund 1.500 und am Samstag, als das Training und die ersten Rennen begannen, rund 4.500 in Nürnberg ankamen.

1.2.1. Übersicht über die Wahl der Verkehrsmittel der Besucher im Stadtbereich Nürnbergs

Die Aufschlüsselung der benutzten Verkehrsmittel in Nürnberg zeigt die folgende Darstellung:

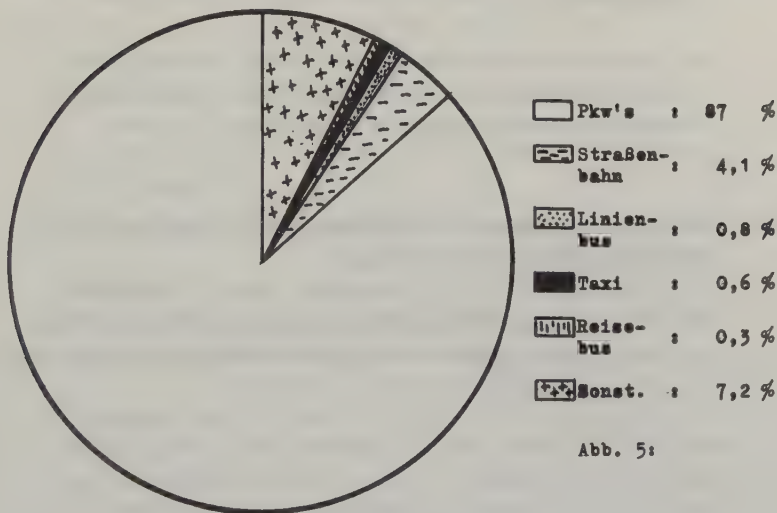


Abb. 5:

Das innerhalb der Stadt Nürnberg mit 87 % meistbenutzte Verkehrsmittel zum Horisring ist der Pkw. 43.000 Zuschauer (= 87 %) der Gesamtzuschauerszahl am Sonntag entsprechen bei 3 Besuchern je Pkw 14.500 Kraftfahrzeuge, die sich am Rennsonntag innerhalb der Stadt zum Horisring bewegten.

Vergleicht man die Zahl der Pkw's, die am Sonntag zum Norisring fuhren, mit dem Parkraumangebot im Nahbereich des Norisrings (siehe Karte 11), so ergibt sich eine Diskrepanz.⁶³ Sie hat mehrere Ursachen:

- a) Auf Grund der Länge der Veranstaltung erfolgte auf den Parkplätzen eine gewisse Fluktuation der Pkws. Das bedeutet, daß die ermittelten 14.500 Pkws nicht insgesamt gleichzeitig parkten. Außerdem erstreckte sich die Anfahrt vom frühen Vormittag bis in die Nachmittagsstunden hinein.
- b) Viele Besucher parkten auf den Straßen im näheren und weiteren Umkreis des Norisrings, konnten daher zahlenmäßig nur teilweise erfaßt werden.

1.2.2. Zusätzliche Belegung der Straßenbahnen, Linienbusse, Taxis und Maßnahmen der Stadt Nürnberg

4,1 % der Besucher des Norisringrennens fuhren in Nürnberg mit der Straßenbahn, was auf die Gesamtzuschauerzahl am Sonntag umgerechnet rund 2.000 Personen entspricht.

63) Sie findet unter anderem ihre Aufklärung in der Parkplatzabrechnung des Motorsportclubs Nürnberg vom Rennsonntag, die 8.071 Pkws und 55 Motorräder erfaßte. Dabei wurde nur auf dem Volksfestverplatz und dem ehemaligen Flugplatzgelände, dem Parkraum auf dem Stadionvorplatz und dem Wiesengelände zwischen Zeppelinwiese und den beiden Sportplätzen, sowie auf der Zeppelinwiese in der Zeit von 7.00 - 14.00 Uhr kassiert. (siehe Karte 11). Weiterhin muß berücksichtigt werden, daß auf den genannten Parkplätzen zusätzlich 500 - 1.000 nichtzahlende Besucher, d.h. ADAC-Mitglieder, zum Rennstab gehörende und andere Besucher mit Sonderausweis gehörten.

Diese zusätzliche Belastung der Straßenbahnen machte eine Verstärkung der zum Dutzendteich führenden Linien erforderlich. So erhielt die Linie 2 einen Beiwagen, die Linie 4 vom Plärrer zum Dutzendteich (o. Beiwagen) wurde auf halber Strecke durch Sonderwagen verstärkt.

Zum Abtransport wurden 3 Sonderwagen mit 2 - 3 Standschaffnern eingesetzt, auf der Linie 65 Gelenkbusse. Um einen Vergleich zu Fußballspielen herzustellen, kann als bedeutsame Tatsache festgestellt werden, daß diese Veranstaltung von der Straßenbahnbelastung her gesehen einem normalen Regionalligaspiel des 1. FCN gleichzusetzen ist.⁶⁴

Der Taxibetrieb verzeichnete keine Abweichungen gegenüber normalen Tagen. Eine Verschiebung der Taxifahrten zum Norisring im Vergleich zu Normaltagen konnte nicht kontrolliert werden.⁶⁵

1.2.3. Verkehrsregulierende Maßnahmen der Polizei innerhalb der Stadt Nürnberg, die in der zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Besucher des Rennens begründet sind

Die Anfahrt zum Norisring hatte keinerlei Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr, da ein Großteil der Zuschauer das Stadtzentrum nicht berührte. Außerdem verteilte sich am Tage der Hauptveranstaltung die Anfahrt über den ganzen Vormittag, teils wurde sogar erst nachmittags angefahren.

64) Auskunft: Stadtwerke Nürnberg am 5.8.1971

65) Auskunft: Taxi-Zentrale Nürnberg am 14.10.1971

Die vier Zufahrtstraßen (Breslauer-, Bayern-, Regensburger-, und Valsnerweiherstraße) waren unmittelbar vor Beginn der Vormittags-Rennen stark belastet; Umleitungen oder Sperrungen waren jedoch nicht vonnöten. ⁶⁶

Die Abfahrt der Kraftfahrzeuge erforderte ebenfalls weder Umleitungen noch Sperren; denn zum einen verteilte sich der Verkehrsstrom, dank der vier Ausfahrtsmöglichkeiten, zum anderen erfolgte die Abfahrt zu einem Zeitpunkt, da der allgemeine Verkehr sehr gering war. Außerdem setzte der Ausflugerückflutverkehr an diesem Tag wegen des sonnigen Wetters wesentlich später ein. ⁶⁷

1.2.4. Anzahl der Übernachtungen und Übernachtungsorte

10,4 % der Zuschauer übernachteten anlässlich des Norisringrennens. Das bedeutet bei einer angenommenen Zuschauerzahl von 50.000, daß rund 5.200 Zuschauer über Nacht blieben.

Die Mehrzahl der Übernachtenden - 87,3 % - nahm in Nürnberg selbst Quartier; 12,7 % fanden außerhalb Nürnbergs Unterkunft.

Herkunftsorte der Übernachtenden (siehe Karte ¹⁰): 73, % der Übernachtenden stammen aus dem bayerischen Raum, 27 % verteilen sich auf die übrigen Bundesländer, wobei auf Nordrhein-Westfalen 5,5 %, Niedersachsen 3,1%, Rheinland-Pfalz 1,3 %, Hamburg und Schleswig-Holstein je 1 %, sowie auf Berlin 5 % entfallen.

66) Auskunft: Polizeipräsidium Nürnberg (Verkehrsabteilung)
am 21.10.1971

67) Auskunft: dto.

Die Verteilung der Herkunftsorte der Zuschauer, die anlässlich des Norisringrennens übernachteten, zeigt zwei bemerkenswerte Erscheinungen:

- a) Die relativ hohe Zahl von Übernachtenden, deren Heimatort in einer Entfernung von Nürnberg liegt, die eine Übernachtung nicht unbedingt erforderlich erscheinen läßt. Das betrifft Amberg, Lichtenfels, Coburg, Hof, München. Diese Tatsache deutet auf ein hohes Maß an Autosportbegeisterung der Zuschauer hin, zumal - von 3,7 % der Übernachtenden abgesehen, die erst am Rennsonntag in Nürnberg ankamen - alle übrigen bereits am Freitag (26,9 %) und am Samstag (69,4 %) in Nürnberg waren, um die Trainingsläufe am Samstag und die "kleineren" Rennen zu erleben.
- b) 5,5 % der Zahl der Übernachtenden - nach Bayern der höchste prozentuale Übernachtungsanteil eines Landes - entfällt auf Nordrhein-Westfalen. Dank der Nürburgringrennen dürfte sich in diesem Raum ein Zuschauerstamm gebildet haben, der bei großen Rennsportveranstaltungen anzutreffen ist.

Tab. 10: Verteilung der Übernachtenden auf Anreisetag
und Übernachtungsort (2.098 Befragte)

Anreise- tag	ohne Über- nachtung	Übernachtung in Nürnberg	Übernach- tg. außerh. Nürnberg
Freitag	11	48	11
Samstag	34	136	16
Sonntag	1.833	8	1
Gesamt:	1.878	192 (87,3 % der Übernachten- den)	28 (12,7 % der Übernach- tenden)

Die am Freitag bereits am Norisring angekommenen Zuschauer, die nicht übernachteten, waren Ortsansässige (s. Tab. 10).

2. Sonstige Maßnahmen und Auswirkungen im Bereich des Norisrings

2.1. Straßensperren, Einbahnstraßen, Sackstraßen, Parkraumangebot

Zur reibungslosen Durchführung des Rennens war es notwendig, einige Straßen im Veranstaltungsbereich zu sperren und einige zu Einbahnstraßen, bzw. Sackstraßen zu erklären.

Die Maßnahmen erfolgten bereits am Freitag, dem 9.7.71, so daß in diesem Raum für drei Tage eine beachtliche Verkehrsbeeinträchtigung zu verzeichnen war.

Im einzelnen wurden gesperrt, zu Einbahn- oder Sackstraßen erklärt: 68

a) Herzogstraße - Ecke Bayernstraße

b) Zeppelinstraße bei der Beuthenerstraße und südlich der Unterführung; Zeppelinstraße bei der Abweichung des "kleinen Schlauches" zum Stadionbad (in nordwestlicher Richtung); Gleiwitzerstraße bei der Breslauerstraße und unmittelbar an der Sperrzone bei der Beuthener Straße; Karl-Schönleben-Straße nordöstlich der Breiten Straße (ehemalige Landebahn).

c) In der Karl-Schönleben-Straße bei der Wettersteinstraße, sowie bei der Auffahrt von der Otto-Bärenreuther-Straße (stadteinwärts) zur Karl-Schönleben-Straße, wurde je ein Zeichen für Sackstraße und bei der Abzweigung des Fußwegs von der Breiten Straße (Landebahn) zum Campingplatz ein Sperrzeichen angebracht.

Die Sperrmaßnahmen im Gelände um die Rennstrecke durften die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel der Firma Grundig nicht beeinträchtigen; das betraf die Zufahrt von der Gleiwitzer- sowie von der Zeppelinstraße.

68) Auskunft Polizeipräsidium Nürnberg

Auch für die Kleingärtner der Kolonie "Zeppelinfeld" und für die Besucher des Stadionbades mußten bestimmte An- u. Abfahrten freigehalten werden.

Um die Rennstrecke herum wurden Sperrzonen abgesteckt. Auf der ganzen Länge der Rückseite der Steintribüne mußte z.B. eine Sperrzone von 12,5 m ab ^Fahrbahnrand eingehalten werden.⁶⁹

Das Parkraumangebot (s. Karte 11) setzte sich aus folgenden Plätzen, bzw. Straßen zusammen:

1. Volksfestfläche (nicht bewachter Parkplatz)
2. Rasenparkplatz (zwischen Rennleitung und Stadion)
3. Asphaltiertes Stadionvorgebäude
4. Jedermannssportplätze
5. Breite Straße (zwischen Karl-Schönleben-Straße und Flachweiher Straße)
6. Karl-Schönleben-Straße (zwischen der Breiten Straße und der Sperrzone bei der Beuthener Straße / Gleiwitzer Straße)⁷⁰ Dazu kommt die Regensburger Straße beiderseits (s. Karte 11).

In diesem Zusammenhang bietet sich ein Vergleich der Größe und Lage der Parkplatzflächen für Fußballgroßveranstaltungen und für das Norisrennen an.

69) vgl.: Schreiben der Stadt Nürnberg - Hauptamt für Tiefbauwesen an den Motorsportclub Nbg.e.V. am 2.7.1971

70) s. 69)

Grundsätzlich muß bei großen Fußballspielen im Stadion das Parkraumangebot umfassender sein als beim Norisringrennen. Gründe dafür sind einmal die höhere Zuschauerzahl (ca. 65.000) zum anderen die relativ kurze Dauer dieser Sportveranstaltungen, weshalb alle mit einem Kfz. angekommenen Zuschauer annähernd gleichzeitig einen Parkraum benötigen. Vergleicht man die Lage der Parkplätze für beide Veranstaltungen, so sind neben weitgehenden Parallelen einige Abweichungen festzustellen. Diese bestehen hauptsächlich darin, daß bei Großveranstaltungen im Stadion die gesamte Fläche der Norisring-Rennstrecke zu Parkzwecken Verwendung findet. (S. Karte 11).

2.2. Die Auswirkungen verkehrstechnischer Maßnahmen für den südöstlichen Naherholungsbereich Nürnbergs

Die Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsmittel beschränkte sich auf die Teilstrecke der Buslinie 97 zwischen Zeppelinstraße und "Industriegelände", die wegen der Sperre der Zeppelinstraße an diesem Wochenende nicht befahren werden konnte.

Südöstlich an die große Schleife der Rennstrecke, im Osten an das Stadion anschließend, liegen Kleingärten.

600 Kleingärtner bewirtschaften hier, im wesentlichen an den Wochenenden, ihre Gärten. An den Tagen des Norisringrennens bleiben 50 - 60 % der Besitzer ihren Gärten fern. Es ist naheliegend, daß die Ursachen dafür in der erschwerten Zugangsmöglichkeit, hauptsächlich jedoch in der hohen Lärm- und Geruchsbelästigung zu suchen sind.

Bei sonnigem Wetter kann man an veranstaltungsfreien Wochenenden über 90 % der Kleingärtner in ihrem privaten Erholungsbereich antreffen. Auf jeden Garten entfallen ca. 3 - 4 Personen. Das bedeutet, daß rund 2.000 Menschen in diesem Raum Erholung suchen. Die Erholungsfunktion der Gärten wird durch die genannten Begleiterscheinungen des Norisringrennens stark herabgesetzt. ⁷¹

Das südlich an das Stadion anschließende Stadionbad erleidet trotz der etwas erschwerten Zugangsmöglichkeit und der Massenanziehungskraft des Norisringrennens in unmittelbarer Nähe keine Einbußen, wie folgende Besuchersahlen bestätigen. ⁷²

	Datum	Besucher- zahl	Temperatur
1.	Sa. 10.7.71	5.982 Besucher	30°
	So. 11.7.71	5.571 Besucher	30°
2.	Sa. 24.7.71	4.932 Besucher	29°
	So. 25.7.71	4.264 Besucher	29°
3.	Sa. 31.7.71	5.838 Besucher	30°
	So. 1.8.71	4.926 Besucher	30°

Nach den Erfahrungen des Bäderamts Nürnberg ist im Durchschnitt der Besuch des Stadionbads an den Sonntagen niedriger als an den Samstagen.

71) Auskunft: Stadtverband Nbg. der Kleingärtner e.V.
an 15.10.1971

2.3

Die lokale Bedeutung des Norisrings im Rahmen der Verkehrs- und Raumplanung der Stadt Nürnberg, hinsichtlich Straßenbau, Flächennutzung für Wohnungsbau u. ä.

Bei Rennen auf dem Norisring müssen bestimmte Schutzräume um die Strecke vorhanden sein und eingehalten werden. Diese Räume dienen im wesentlichen dazu, die Zuschauer in gefahrloser Entfernung von der Strecke zu halten. Das bedeutet aber, daß für die wenigen Rennen im Jahr bedeutende Flächen ungenutzt bleiben müssen, um den Bestand dieser Veranstaltungen nicht zu gefährden.

Es gibt daher widerstrebende Interessengruppen: die einen sind z.B. aus Werbegründen für den Weiterbestand des Rennens; andere sind für die Abschaffung der Norisringrennen für den Fall, daß Zuschauerplätze oder Schutzräume für Gewerbebauten freigegeben würden.

Eines läßt sich mit Sicherheit aussagen: auf Grund der räumlichen Nähe zum Stadion gehen keine zusätzlichen bedeutenden verkehrsplanerischen oder raumplanerischen Impulse vom Norisring aus. Dies trifft jedoch nicht auf das Stadion zu, da dieser Zuschaueranziehungspunkt durch die regelmäßigen Veranstaltungen annähernd periodisch eine Steigerung der Verkehrsdichte auf den Zufahrtstraßen bewirkt. Hinzu kommen die in größeren Abständen stattfindenden Großveranstaltungen. (S. Kap. Fußball). ⁷³

72) Schreiben der Stadt Nürnberg - Bäderamt vom 11.11.1971

73) Auskunft: Amt für Stadtplanung Nürnberg am 15.10.1971

2.4. Die überregionale Bedeutung der Norisringrennen

Anhand der aufgezeigten verschiedenartigen Auswirkungen des Norisringrennens ergeben sich eine ganze Reihe von berechtigten Argumenten, eine solche Veranstaltung nicht mehr zu befürworten.

Andererseits gibt es einige gewichtige Punkte, die die Weiterführung dieser Veranstaltungen stützen:

- a) die Zentralität eines Ortes hängt mit davon ab, ob er Aktivitäten entfalten kann, die auf die umliegenden Räume oder weiter entfernte Regionen ausstrahlen und Resonanz finden. Nürnberg als der zentrale Ort Nordbayerns muß demzufolge bestrebt sein, seine Mittelpunktrolle in diesem Raum durch anziehungsstarke Veranstaltungen zu festigen und sich München gegenüber, dem Ort höchster Zentralität im süddeutschen Raum, zu behaupten und abzusetzen. Dazu bedarf es werbewirksamer Großveranstaltungen.
- b) Ein weiterer Gesichtspunkt dazu sind die großen Einnahmen für die Stadt Nürnberg aus dem Erlös der Eintrittskarten (ca. 150.000,-- DM). Auch andere Wirtschaftszweige profitieren von dieser Veranstaltung in beachtlichem Maße. Es dürfte kaum Veranstaltungen geben, die bezüglich ihrer Zuschaueranziehungskraft sportlichen, in erster Linie motorsportlichen, Großveranstaltungen nahekommen.

Vom Einzugsraum der Zuschauer sowie von der Zuschauerzahl her gesehen gibt es in Nürnberg keine dem Norisringrennen vergleichbare Veranstaltung, es sei denn, es handle sich um ein Fußballländerspiel.

Auch ein besonders zugkräftiges Fußballspiel zwischen Vereinen vermag durchaus das Stadion mit mehr als 60.000 Zuschauern zu füllen. Hier ist jedoch die lokale Bedeutung für die beteiligten Städte dominierend. Sie bestimmen den Zuschauereinzugsraum, der sich in relativ engen Grenzen halten dürfte.

Von der großräumigen Ausstrahlung her betrachtet, würde sich die Stadt Nürnberg mit der Aufgabe der Norisringrennen einer ihrer werbewirksamsten Veranstaltungen berauben.

B. Wirtschaftsgeographische Auswirkungen des Norisringrennens

Um die Frage nach den wirtschaftsgeographischen Auswirkungen dieser Sportveranstaltung beantworten zu können, scheint es zweckmäßig zu sein, von der Frage auszugehen, welche Besuchergruppen sich der verschiedenen Wirtschaftseinrichtungen bedienen.

Man kann zunächst einmal alle Besucher mit den wirtschaftlichen Funktionen im unmittelbaren Zuschauerbereich in Verbindung bringen. Damit ergibt sich ein Raum, der abgrenzbar ist, und der sich auf den Bereich des sportlichen Geschehens beschränkt. Er zeichnet sich vor allem dadurch aus, daß alle Besucher die Möglichkeit hatten, sich der Verkaufsstände ambulanten Händler zu bedienen.

Zuschauer, die den Aufenthalt in Nürnberg über die Dauer der Veranstaltung verlängerten oder um einige Tage vorverlegten, gaben als Motiv für die Verlängerung Einkäufe, geschäftliche Beziehungen, Besuch von Kino, Theater, Nachtlokal u.a. an.

Zwei räumliche Einheiten, die sich durch bestimmte wirtschaftliche Funktionen auszeichnen, heben sich also voneinander ab:

- a) der Norisring selbst mit Verkaufsständen und Industriewerbung
- b) der zentrale, innerstädtische Raum mit Einkaufszentren, Kinos, Theater, Nachtlokalen, Weinlokalen u.a.

Zweifelloos muß man auch die Gaststätten in den letztgenannten Bereich einordnen.

Die besuchten Gaststätten dürften jedoch soweit gestreut sein, ⁷⁴ daß sich hier eine räumliche Einengung nicht anbietet.

Bevor die wirtschaftsgeographischen Auswirkungen in den genannten Räumen einer detaillierten Betrachtung unterzogen werden, sei zunächst die wirtschaftliche Größenordnung des Rennens von der Seite des Veranstalters her aufgezeigt. Von da her läßt sich die finanzielle Bedeutung dieses Ereignisses für die Stadt Nürnberg wie auch für die Rennfahrer an konkreten Zahlenbeispielen ableiten. Außerdem sollen die Gesamtausgaben der Zuschauer dargestellt werden.

1. Wirtschaftliche Größenordnung der Veranstaltung

Eine Sportveranstaltung dieser Größenordnung erfordert hinsichtlich des finanziellen Aufwandes bestimmte Ausgaben des Veranstalters. (Nur größere Beträge berücksichtigt).

Diese Ausgaben verteilen sich auf

- Nenngelder (an Fahrer ausbezahlt) : 140.000,-- DM
Spitzenfahrer erhalten ca. 10.000 DM, hinzu kommen für die ersten Plätze gesonderte Preise. Ein Spitzenfahrer verdient pro Rennen 20 - 30.000,-- DM
- Werbungskosten : 9.000,-- DM
- Parkplatzkarten : 15.000,-- DM

74) Zahlreiche Auskünfte von Gastwirten innerhalb und außerhalb Nürnbergs ließen auf eine breite Streuung der besuchten Gaststätten schließen.

- die Stadt Nürnberg erhält 20 % der Karteneinnahmen -
ca. 120 - 150.000,-- DM (11 % Mehrwertsteuer incl.)
- Benutzungsgebühr der Rennstrecke an die Stadt Nürnberg
10.000,-- DM (2 Tage)

Die Einnahmen schlüsseln sich auf nach

- Eintrittsgeldern (Kartenverkauf): 300 - 400.000,-- DM
- Reklame (Programmhefte, Schilder, Fahnen): 46.000,-- DM
- Parkplatzgebühren: 4.000,-- DM
- Bewirtschaftung: 30.000,-- DM⁷⁵

2. Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des Norisringrennens

Die durchschnittlichen Gesamtausgaben der Zuschauer bewegen sich um 30,-- DM (s. Abb. 6). Ca. jeder 7. Besucher gibt für die Veranstaltung 10,-- DM aus, jeder Vierte benötigt 20,-- DM, jeder Dritte 30,-- DM, immerhin jeder fünfte Besucher gibt 50,-- DM aus; auf jeden zwanzigsten Besucher entfallen 100,-- DM an Ausgaben; jeder Fünfundachtzigste gibt 150,-- DM aus und ca. jeder Hundertste leistet sich 200,-- DM an Ausgaben. Unter ca. 300 Besuchern benötigt einer für den Besuch des Rennens 250,-- DM und mehr.

Insgesamt belaufen sich die Gesamtausgaben der Zuschauer auf 1.800.000,-- DM, was rund einem Achtel der Gesamtausgaben der Besucher des 1.000 km-Rennens am Nürburgring entspricht (s. Nürburgring).

Die schichtenspezifische Gliederung der Gesamtausgaben zeigt (s. Abb. 7), daß die Arbeiter die höchsten Gesamtausgaben aufweisen, wobei etwa 35 % der Arbeiter 30,-- DM ausgeben.

Vergleicht man die einzelnen fixen Ausgabebeträge miteinander, so läßt sich aus der graphischen Darstellung (Abb.7) folgendes ableiten:

Bei einer Ausgabenhöhe von 10,-- DM liegen die Studenten mit 35 % ihrer Gesamtzahl weit vor den Beamten (ca. 20 %). Es folgen die Angestellten. Die Arbeiter und Selbständigen weisen die niedrigsten prozentualen Werte auf. In der 20,-- DM Rubrik führen die Angestellten (30 %) vor den Selbständigen, den Arbeitern, Studenten und Beamten. Bei 30,-- DM ändert sich das Bild: die Arbeiter und die Beamten liegen vorne mit ca. 35 % ihres jeweiligen Zuschaueranteils, gefolgt von den Angestellten, Studenten und Selbständigen. Ca. 25 % der Selbständigen und der Arbeiter geben 50,-- DM aus, anschließend folgen Beamte (20 %), Angestellte und Studenten. Erwartungsgemäß sind die Selbständigen in der 100,-- DM Rubrik mit ca. 7 % relativ am häufigsten vertreten, allerdings folgen knapp dahinter bereits die Arbeiter (5 %) und die Angestellten. In einigem Abstand schließen sich die Beamten an; kaum noch vertreten sind die Studenten.

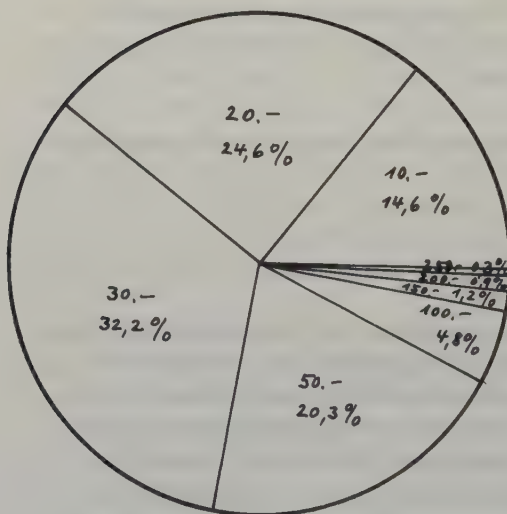
150,-- DM und mehr geben fast ausschließlich nur noch Selbständige aus.

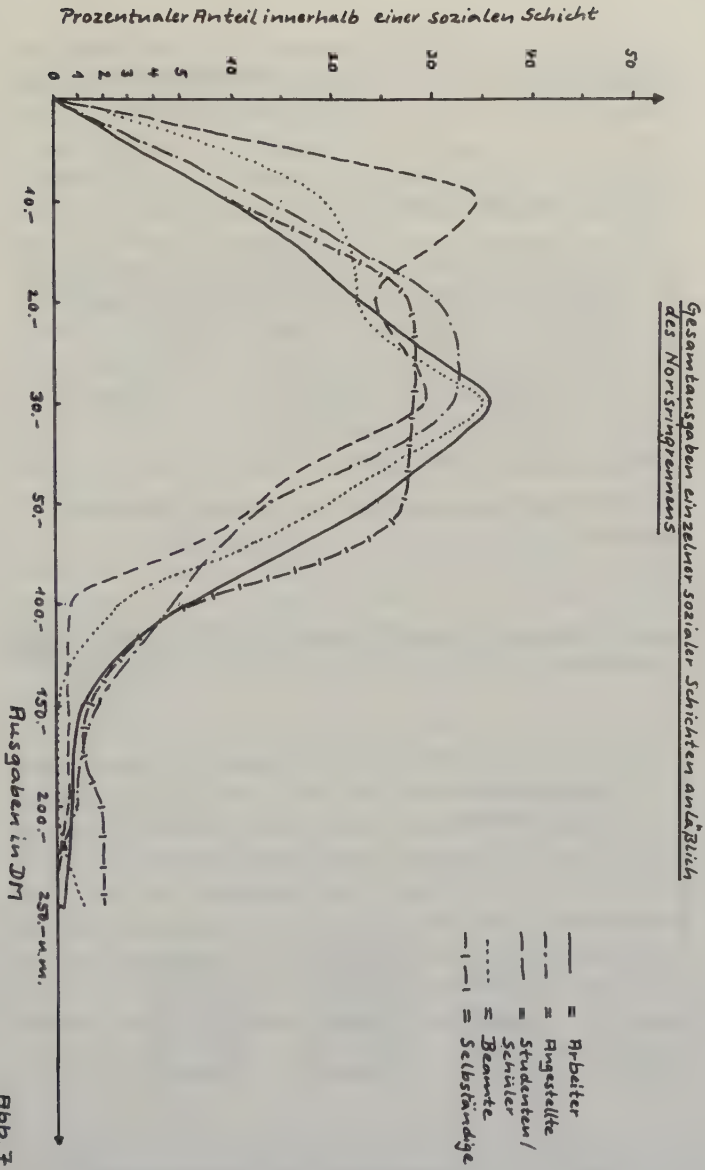
Besonderheiten:

Die Linie der Studenten weist bei 10,-- DM und bei 30,-- DM Spitzen auf. Die erstgenannte Summe dürfte dadurch zu erklären sein, daß ein großer Teil Nürnberger Studenten anwesend war, der zum Besuch des Rennens nur geringe Ausgaben aufzuwenden hatte. Die zweite Spitze rührt vermutlich von auswärtigen Studenten her.

Die Beamtenlinie zeigt, daß innerhalb der Beamten zwei Gruppen getrennt betrachtet werden müssen. Die eine, die annähernd die Hälfte der anwesenden Beamten bildet, gab nicht mehr als 20,-- DM pro Kopf aus. Zwischen 20,-- DM und 10,-- DM besteht kaum ein Gefälle. Die andere Gruppe setzt sich in den Ausgaben nach oben hin stark ab. Auffällig an der Kurve der Selbständigen ist, daß sie bereits bei 20,-- DM ihren höchsten Punkt erreicht hat, daß sie aber zwischen 20,-- DM und 50,-- DM kaum absinkt.

Abb. 6: Gesamtausgaben der Zuschauer für den Besuch des Norisringrennens (2.098 Befragte). Die Prozentzahlen entsprechen dem Anteil an der Gesamtzuschauerzahl





3. Auswirkungen des Norisringrennens im Nahbereich und in der
Innenstadt

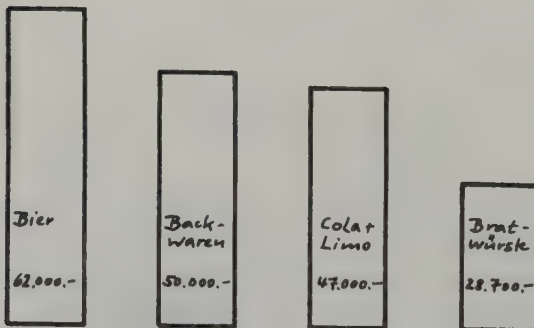
3.1. Nahbereich des Norisrings ⁷⁶

An zuschauernahen Standorten hatten 15 ambulante Händler aus Nürnberg und Umgebung ihre Verkaufsstände aufgestellt. Mit den Händlern hatte der Motorsportclub Nürnberg einen Vertrag abgeschlossen, der diesen für die Zeit des Rennens gestattete, ihre Ware zu verkaufen. Dabei erhielten die Händler bestimmte Plätze zugeteilt.

Im einzelnen wurden folgende Waren angeboten:

Bier, Cola und Mineralgetränke, Tabakwaren, Würstchen, Backwaren, Souvenirs, Bücher, Autosportzubehör.

Abb. 8: Umsatz der ambulanten Händler beim Norisringrennen



76) Er schließt die Rennstrecke, die Zuschauertribünen und -plätze ein.

Den Gesamtumsatz der ambulanten Händler auf die einzelnen Verbrauchsgüter aufgeteilt, zeigt Abb. 8. Bedingt durch das sonnige Wetter während der Veranstaltung, waren Getränke besonders gefragt. Die Umsatzhöhe ist dadurch zu erklären, daß 61 % der Besucher (s. Abb. 11) sich selbst an Ort und Stelle verpflegten, d.h. im wesentlichen durch Kauf von Nahrungsmitteln von den ambulanten Händlern. Der Verkaufumsatz je Verkaufsgegenstand ist im Vergleich zu dem des Nürburgrings, nach grober Überschlagsrechnung, etwa halb so hoch. (§. II.B.2.). Überträgt man diesen Wert auf 50.000 Zuschauer, so folgt daraus, daß rund 30.500 Zuschauer ihren Bedarf an Nahrungsmitteln ausschließlich von den ambulanten Händlern bezogen. 18,6 % der Zuschauer - auf 50.000 bezogen sind dies ca. 9.500 - kauften teils bei den ambulanten Händlern, teils kehrten sie in Gaststätten ein.

Neben den ambulanten Händlern profitierten von dieser Veranstaltung zahlreiche Zulieferfirmen, vor allem die Brauereien (Lederer-Bräu und Brau-AG im Wechsel), sowie Coca-Cola. Mit der Wurstwarenlieferung wurde eine große Fleischfabrik beauftragt.

Massenanziehende Veranstaltungen dieser Art sind für bestimmte Industriezweige eine willkommene Möglichkeit, Werbung zu treiben. Dabei geht es im wesentlichen um die Auto- und Autozubehörindustrie. Sie trifft zum großen Teil - wie die Umfrage nachwies - auf ein sachverständiges, zumindest allem gegenüber, was mit dem Auto zusammenhängt, aufgeschlossenes Publikum. Daneben gibt es eine Reihe anderer, nicht mit dem Autosport in Verbindung stehender Firmen, die durch Plakate oder Schilder werben.

3.2. Zentraler innerstädtischer Bereich

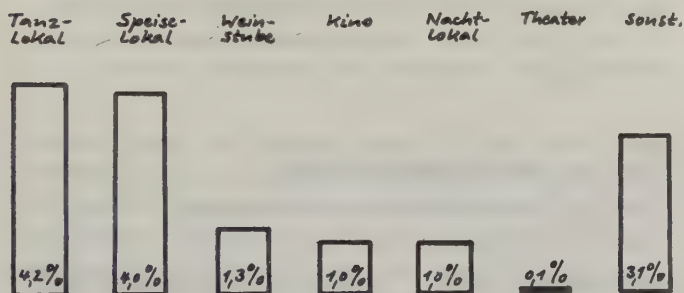
Die Tätigkeiten bestimmter Besuchergruppen im Zusammenhang mit Wirtschaftseinrichtungen in der Innenstadt, die im wesentlichen auf diesen Raum beschränkt sind, gliedern sich in Einkäufe, geschäftliche Angelegenheiten, Besuch von Theater, Kinos, Tanzlokalen, Nachtlokalen, Weinstuben und Speiselokalen.

Der Anteil der Zuschauer, der den Besuch des Norisringrennens mit Einkäufen und geschäftlichen Angelegenheiten verbindet, ist vergleichsweise gering. 1,9 % der Besucher - 950 bei 50.000 Zuschauern, kaufen in Nürnberg ein, 1,1 % - 550 Zuschauern entsprechend, nutzen den Aufenthalt in Nürnberg zu geschäftlichen Angelegenheiten. 97 % der Besucher waren also ausschließlich zum Besuch des Rennens nach Nürnberg gekommen (s. Karte 12).

Auf die Frage nach der Art der abendlichen Freizeitgestaltung während der Zeit des Norisringrennens gaben 14.7 % der Zuschauer (bei 2.098 Befragten = 100 %) an, in Nürnberg auszugehen. Hier wurde aufgeschlüsselt nach gastronomischen, nach kulturellen und nach Vergnügungsbereichen. Umgerechnet auf die Gesamtzahl von 50.000 Zuschauern, nutzten rund 7.500 Besucher innerhalb der Stadt gebotene Möglichkeiten zur abendlichen Freizeitgestaltung. Dabei sind unter den Befragten die im Raum Nürnberg wohnenden mit enthalten (rund 2/5 der Zuschauer). Dennoch darf man behaupten, daß durch diese Sportveranstaltung in verschiedenen Wirtschaftsbereichen eine erhöhte Frequentierung festzustellen war, womit gleichzeitig eine Umsatzsteigerung verbunden gewesen sein dürfte.

Abb. 9: Abendliche Freizeitgestaltung von Rennbesuchern während des Wochenendes der Autosportveranstaltung

Prozentuale Verteilung von 14,7 % der Zuschauer auf gastronomische, kulturelle und Vergnügungsbereiche. (Ergebnis der Befragung von 2.098 Zuschauern).



Der gastronomische sowie der Vergnügungsbereich der Wirtschaft wurden bevorzugt aufgesucht. Hier entfielen auf Tanzlokale 4,2 % der Besucher - ca. 2.100 entsprechend - auf Nachtlokale 1 % = 500 entsprechend. Speiselokale aufzusuchen, gaben 4 % der Befragten an - 2.000 Besuchern entsprechend -, Weinstuben wurden von 1,3 % bevorzugt (650). Kino (1 % = 500 entsprechend) und Theater (0,2 % = 100 Besucher) fielen dagegen ab.

4. Beanspruchung der Dienstleistungen des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes durch Besucher des Norisringrennens

4.1. Beherbergung während der Zeit des Norisringrennens

Eine wirtschaftliche Komponente „die gerade bei dieser Sportveranstaltung eine bedeutende Rolle spielt, liegt in der relativ großen Zahl der Übernachtungen (s. Kap. III.A.1.2.4.). Dabei sind Art und Häufigkeit der Übernachtungen die wirtschaftlich relevanten Faktoren.

Tab. 12: Zahl der Übernachtungen

(bei 2.098 befragten Zuschauern)

Ankunftstag mit Zahl der angereisten über- nachtenden Zuschauer	Zahl der Übernachtungen von :			
	Fr - Sa	Sa - So	So - Mo	Mo - Di
<u>Freitag:</u>				
Männer (46)	46	46	18	
Frauen (13)	13	13	8	
<u>Samstag:</u>				
Männer (118)		118	12	(5) ^x
Frauen (34)		34	1	(1)
<u>Sonntag:</u>				
Männer (8)			8	
Frauen (1)			1	
<u>Übernachtungsanzahl:</u>	59	211	48	

	Fr - Sa	Sa - So	So - Mo	Mo - Di
Auf 50.000 Zuschauer	1.400	5.000	1.150	
übertragene Anzahl				
an Übernachtungen:				

- x) Die in Klammern stehenden Zahlen haben Gültigkeit, stellen jedoch nicht die Gesamtheit der von Mo - Di Übernachtenden dar, da die Übernachtungshäufigkeit auf dreimal begrenzt war, so daß die am Freitag Angekommenen hier unberücksichtigt blieben.

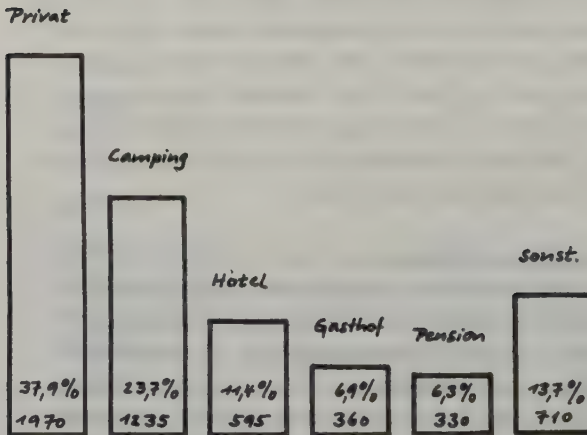
Die Häufigkeit der Übernachtungen ist, nach Tagen aufgeschlüsselt, in der Tabelle 12 dargestellt. Die Übernachtungszahlen lassen erkennen, daß die relativ hohe Zahl an Übernachtungen für das Beherbergungswesen der Stadt Nürnberg von einiger Bedeutung ist. Es fällt auf, daß die Übernachtungen von Sonntag zu Montag fast ausschließlich auf die Zuschauer entfallen, die bereits am Freitag oder am Samstag in Nürnberg angekommen waren. Hier kann man annehmen, daß das Motiv für die Verlängerung des Wochenendes nicht allein in der Tatsache einer großen Sportveranstaltung zu suchen ist, sondern auch in Freizeit- und Erholungsfunktionen, die in der Stadt Nürnberg und ihrer Umgebung begründet sind.

Die Art der Übernachtungen (s. Abb. 10) unterteilt sich einmal in die sogenannten gewerblichen Beherbergungsarten, wie Hotels, Gasthöfe, Fremdenheime, Pensionen und zum anderen in sonstige Beherbergungen. (Privatzimmer, Camping, Zelt, Autoübernachtung u.ä.). Die Aufschlüsselung der gewählten Übernachtungsarten ergab, daß mit Abstand der Hauptteil der Übernachtenden Privatzimmer nahm (1970).

Annähernd 1/4 der übernachtenden Zuschauer suchte eine Campingmöglichkeit (1.235 Besucher). Auf Hotels entfielen 11,4 %, was rund 600 Besuchern entspricht. Gasthöfe wählten 6,9 % - 360 Übernachtenden entsprechend. Pensionen lagen mit 6,3 % (330 Übernachtende) mit den Gasthöfen annähernd gleich. Ein beachtlicher Teil (13,7 %) der hier betroffenen Zuschauer nächtigte im Auto, Zelt oder auf andere Weise.

Abb. 10: Art der Übernachtung - Norisringrennen

Prozentuale Verteilung der Übernachtenden (10,4 % der Zuschauer) auf gewerbliche und sonstige Beherbergungsarten in Nürnberg und Umgebung mit Angabe der realen Zahl an Übernachtenden (auf insgesamt 5.200 Übernachtende bezogen.)



4.2.

Verpflegung der Besucher des Norisringrennens

Anhand der Umfrage wurden genaue Daten über die Art der Verpflegung der Zuschauer während der Veranstaltung ermittelt.

Abb. 11: Prozentuale Aufteilung der Zuschauer auf die einzelnen Verpflegungsarten

(Ergebnis von 2.098 befragten Zuschauern).

a) Selbstver-
pflegung



b) halb Selbst-
halb Gastst.



c) Gast-
stätte



d) Sonst.



Weit über die Hälfte der Besucher (61,1 %) verköstigte sich während der Veranstaltung selbst (s. Abb. 11). Etwa jeder Fünfte (18,6 %) kehrte einmal am Tag (mittags oder abends) in eine Gaststätte ein. Annähernd jeder 7. Zuschauer (14,1 %) suchte ausschließlich Gaststätten auf. Legt man eine Zuschauerzahl von 50.000 zugrunde, ergibt eine Überschlagsrechnung, daß rund 7.000 Zuschauer sich ausschließlich in Gaststätten verpflegten und daß ca. 9.500 Besucher einmal an einem Tag der Veranstaltung einkehrten.

Tab. 13: Prozentuale Aufschlüsselung der einzelnen Berufsgruppen auf a) Gaststätte, b) Gaststätte/Selbstverpflegung und c) Selbstverpflegung

Dabei ist die Gesamtzahl innerhalb einer Berufsgruppe jeweils 100 %. (z.B. Arbeiter: 863 = 100 %); $a + b + c = 100 \%$.

Anteil der Berufsgruppen an der Gesamtzahl der Befragten	a) Gaststät- tenbesu.	b) Gastst./ Selbstv. (fifty/ fifty)	c) Selbst- verpfe- gung	$a + \frac{b}{2} =$ Gesamt- anteil d. Gastst.- Besucher
Arbeiter				
863 (41,1 %)	13,9 %	19,4 %	66,7 %	23,6 %
Angestellte				
510 (24,4 %)	13,7 %	15,6 %	70,7 %	21,5 %
Studenten				
129 (6,2 %)	8,5 %	17,8 %	73,7 %	17,4 %
Schüler				
92 (4,4 %)	11,9 %	19,5 %	68,6 %	21,6 %
Beamt_e				
80 (3,8 %)	12,5 %	18,7 %	68,8 %	21,8 %
Selbständige				
171 (8,1 %)	19,3 %	19,8 %	60,9 %	29,2 %
Sonstige				
253 (12,0 %)	--	--	--	--
Gesamt				
2.098 (100 %)				

Aus Tabelle 13 wird ersichtlich, daß es im Hinblick auf die Zahl der Gaststättenbesucher innerhalb der Bevölkerungsschichten keine bemerkenswerten Unterschiede gibt. Unter den Selbständigen ist der Anteil derjenigen, die Gaststätten aufsuchen, relativ am höchsten. Danach folgen die Arbeiter. Angestellte, Beamte und Schüler liegen etwa gleich. Die Studenten fallen ein wenig ab. Auffallend unter der Arbeiterschaft ist der herausragende Anteil an Gaststättenbesuchern (33 %) unter den Kfz-Mechanikern (7 % der Zuschauer). Bei den höheren und gehobenen Beamten ist bemerkenswert, daß sich niemand unter ihnen nur durch Gaststättenbesuch verpflegt.

IV. Fußballländerspiel Deutschland - Ungarn am 9.9.1970 in
Nürnberg

A. Verkehrsgeographische Auswirkungen des Fußballländerspiels

Es gibt einige spezifische Merkmale des Fußballspiels, die annehmen lassen, daß es nur geringfügige verkehrsgeographische Auswirkungen gehabt haben könnte. Dies sind der Zeitpunkt des Spiels an einem Wochentag in den Abendstunden und die Kürze der Veranstaltung. Daraus ließe sich ableiten, daß nur gewisse Transportwege für die Hin- und Rückfahrt der Zuschauer notwendig waren. Dennoch soll überprüft werden, ob das genannte Spiel, sowie andere Großveranstaltungen im Stadion Nürnbergs, verkehrsgeographischen Niederschlag finden.

1. Verkehrsbeeinflussende Faktoren, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Fußballländerspiel stehen

Analog zu den Erhebungen, die beim Norisringrennen durchgeführt wurden, wird auch hier getrennt nach innerstädtischem und außerstädtischem Bereich vorgegangen.

1.1. Außerhalb der Stadt Nürnberg

Um einen Vergleich des Zuschauereinzugsraums des Norisringrennens und des Fußballländerspiels herstellen zu können, ist es wiederum zweckmäßig, den Einzugsbereich in Zonen zu gliedern. Dabei kann man nach verschiedenen Gesichtspunkten verfahren.

1.1.1. Einzugsbereich der Zuschauer

- a) Eine räumliche Gliederung erfolgt durch die Bildung von Kreiszonen, die Räume unterschiedlicher Besucherzahlen voneinander trennen.
- b) Man kann den Besucherindex verschiedener Landkreise, bestehend aus dem Verhältnis Zuschauerzahl : Einwohnerzahl eines Landkreises (Stadtkreise eingeschlossen) vergleichen.
- c) Eine weitere Ausgangsbasis für eine Zonierung kann die Anfahrtzeit nach Nürnberg sein.

Für die folgende Raumanalyse soll nach den Punkten a) und b) verfahren werden.

Aus der inneren Zone mit einem ca. 20 km-Entfernungsradius von Nürnberg kommen 56 % der Zuschauer. Allein auf den Stadt- und Landkreis Nürnberg entfallen 41 % der Besucher. Beim Norisringrennen lag der Zuschaueranteil in diesem Raum bei 48 %, bei nur 32 % Nürnbergern. Das bedeutet, daß der Zug der Nürnberger Einwohner zum Fußball stärker ist als zum Autosport. Eine Begründung dafür findet man in der bereits beschriebenen Motivation der Zuschauer. Ein grosser Teil der Autosportanhänger ist ausschließlich autosportmotiviert. 77

- 77) Der Anteil der Nürnberger unter den Zuschauern differiert bei der Parkplatzzählung und der Zuschauerbefragung. Bei letzterer liegt der Zuschaueranteil der Nürnberger bei 31%. Das rührt daher, daß die Befragung aus zeitlichen Gründen sehr früh einsetzte und daß die Nürnberger erst in besonders starkem Maße in der letzten Stunde in das Stadion strömten. In der Zeit von 16-17 Uhr waren 30% Nürnberger unter den Befragten, zwischen 17 u. 18 Uhr nur 23%, dagegen von 18-19 Uhr 38%. In diese Stunde entfielen 50% der Befragungen.

Der Zuschaueranteil in der äußeren Zone liegt mit 15 % weit unter dem des Norisringrennens, wo er 24 % betrug. Dort war eine starke Verlagerung des Einzugsbereiches innerhalb dieser Zone auf den nordost-oberfränkischen Raum festgestellt worden, was beim Fußballländerspiel nicht in dem Maße sichtbar wurde. Bedingt durch die relative Besiedlungsdichte liegt hier zweifellos ein Einzugschwerpunkt in diesem Entfernungsbereich (s. Karte 13/16). Andererseits ist der unterfränkische Raum um Würzburg, sowie der Oberpfälzer Raum relativ stark vertreten. Auch der südwestliche Bereich fällt mit Rothenburg, Dinkelsbühl und Donauwörth vergleichsweise stärker heraus, so daß hier eine einseitig starke Heraushebung des oberfränkischen Raums nicht registriert werden konnte. Der äußerst schwache Zuschaueranteil aus Räumen südlich Ingolstadts (von München abgesehen) und südwestlich der Achse Dinkelsbühl - Donauwörth dürfte in der hohen Anfahrtszeit nach Nürnberg, sowie in der Sogwirkung anderer zentraler Orte wie Stuttgart und besonders München begründet sein.

Auf den nicht durch die Zonen erfaßten Raum entfallen innerhalb Bayerns noch 4 % der Zuschauer, so daß für den außerbayerischen Raum 10 % der Zuschauer verbleiben, was etwa 6.500 Zuschauern entspricht. Das ist im Vergleich zum Norisringrennen die doppelte Zuschauerzahl. Die Verteilung der außerbayerischen Zuschauer ist breit gestreut mit kleineren Verdichtungspunkten um Stuttgart, Mannheim, Frankfurt, Düsseldorf und Berlin.

zu 77)

In der halben Stunde vor Spielbeginn (17.30 Uhr) war eine Befragung kaum noch möglich. Die Tendenz zeigt, daß gerade in dieser Zeitspanne die Mehrzahl der in das Stadion strömenden Zuschauer sich aus Nürnbergern zusammengesetzt haben dürfte. Daher ist der Anteil der Nürnberger von 41% am Zuschaueraufkommen, wie ihn die Parkplatzzählung erbracht hat, durchaus real, zumal mit ca. 7.000 Pkws ein Großteil erfaßt wurde.

1.1.2. Vergleich des Zuschaueraufkommens aus städtisch- und ländlich strukturierten Räumen am Beispiel des Norisringrennens und des Fußballländerspiels in Nürnberg

Vergleicht man die Zuschauerzahlen bei verschiedenartigen Sportveranstaltungen vom Gesichtspunkt der Raumstruktur der Einzugsgebiete her, so ergeben sich am Beispiel des Fußballländerspiels in Nürnberg und des Norisringrennens bemerkenswerte Abweichungen.

Es stellt sich heraus, daß die ländlich- oder städtisch betonte Struktur eines Raumes erheblichen Einfluß auf die Zuschauerzahlen bei großen Sportveranstaltungen hat (s. Karte 13/16 . Die Bewohner stärker agrarisch strukturierter Landkreise tendieren mehr zum Fußball (z.B. Forchheim, Hersbruck), dagegen zeigen die Bewohner von Landkreisen, bei welchen der städtische Einfluß größer ist, einen starken Hang zum Autorensport (z.B. Erlangen). Hinzu kommt, daß die Streuung des Zuschauereinzugsraums beim Fußball im ländlichen Bereich gleichmäßiger und dichter ist.

Die Ursache für diese Erscheinungen dürfte wohl darin liegen, daß die Bevölkerung aus Räumen ländlicher Prägung im allgemeinen wesentlich mehr Bindung zum Fußball als zum Autosport hat. Jedes Dorf hat im Normalfall einen Sportplatz, auf dem Fußball gespielt werden kann. Meist gibt es sogar feste Fußballmannschaften, die an Verbandsrunden teilnehmen. Der Autosport dagegen ist an das Vorhandensein einer Rennstrecke oder eines Trainingsgeländes, sowie einer differenzierten Kraftfahrzeugbranche gebunden.

Solche technischen Voraussetzungen können nur dort geschaffen werden, wo entsprechende autotechnisch interessierte Bevölkerungsschichten vorhanden sind, die eine gewisse Rentabilität sichern. Dies ist zwangsläufig in industriereichen Ballungsräumen mit städtischem Gefüge stärker gegeben als in Räumen agrarischer Struktur.

Die Folgerung daraus ist, daß Autosportmöglichkeiten an städtische Funktionen eines Gebietes gebunden sind, was zweifellos in der Autosportanhängerschaft einen entsprechenden Niederschlag findet.

1.1.3. Wahl der Verkehrsmittel zum Fußballländerspiel

Die folgende Aufstellung zeigt die Art der Verkehrsmittel der Zuschauer vom Heimatort nach Nürnberg (in Klammern stehen die Vergleichszahlen des Norisringrennens).

Pkw	Bus	Bundes bahn	Straßen- bahn	Sonst.
85,8 % (90%)	5,8 % (1,6%)	6,4% (1,7%)	1,0 %	0,9 % (4,3%)

91,6 % der Besucher fahren mit dem Pkw bzw. mit dem Omnibus nach Nürnberg. Diese Zahl stimmt mit der des Norisrings genau überein. Allerdings ist der Anteil der Busse beim Fußballländerspiel um ca. 4 % höher. Dieses Übergewicht der Busszahlen findet insofern eine Erklärung, als es ungleich mehr Fußballvereine, als Autosportclubs gibt, so daß bei größerer Nachfrage innerhalb eines Fußballvereins in vielen Fällen der Omnibus als Verkehrsmittel bevorzugt worden sein dürfte.

6,4 % der auswärtigen Zuschauer (59 % der Zuschauer sind Auswärtige) wählten die Bundesbahn als Beförderungsmittel, was rund 2.500 Besuchern entspricht. Dieser Wert liegt um rund 5 % höher, als der beim Norisringrennen ermittelte. Die Ursache dafür dürfte beim Fußballspiel in der Kürze der Aufenthaltsdauer in Nürnberg liegen, die eine Beweglichkeit am Ort mit Hilfe des Autos nicht notwendig erscheinen ließ. Andererseits spielt im Gegensatz zum Fußballspiel beim Norisringrennen die Motivation der Zuschauer zum Autosport eine wichtige Rolle, die die Wahl des Autos als Verkehrsmittel entscheidend mit beeinflußt haben dürfte.

1.2. Innerhalb der Stadt Nürnberg

Wie die nachfolgende Aufstellung zeigt, wählten 10 % der mit dem Pkw oder Bus angekommenen Zuschauer im Stadtbereich Nürnbergs ein anderes Verkehrsmittel. Die Straßenbahn wurde von fast 10 % der Besucher auf den zum Stadion führenden Linien benutzt.

Pkw	Bus	Straßen- bahn	Taxi	Sonst.
77,4 %	3,9 %	9,8 %	1,4 %	7,4 %
(87 %)	(1,1 %)	(4,1 %)	(0,6 %)	(7,2 %)

(in Klammern Vergleichszahlen des Norisringrennens)

Im Vergleich zum Norisringrennen war beim Fußballspiel der prozentuale Anteil der Pkw- und Busfahrer in der Stadt geringer, dagegen wurden Straßenbahnen und Taxis stärker ausgelastet.

1.2.1. Verkehrsbelastung in der Innenstadt und an Verkehrsknotenpunkten in der Stadtrandzone

Bei großen Fußballspielen (z.B. Fußballländerspielen oder früheren Bundesligaspielen) ist es von entscheidender Bedeutung, ob sie an Werktagen oder an Samstagnachmittagen stattfinden. Während sich an den Samstagen auf den innerstädtischen Verkehr nahezu keine Auswirkungen ergaben, ist bei Werktagsspielen der innerstädtische Verkehr weitgehend lahmgelegt. Da der Ringverkehr den normalen Berufsverkehr kaum aufzunehmen vermag, versuchen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Stadionbesucher häufig, auf die Innenstadt auszuweichen. ⁷⁸

Die Belastung der übrigen Straßen im Stadtgebiet ist bei den Samstagsspielen geringfügig; bei Werktagsspielen ist die Belastung aller wichtigen Kreuzungen im Stadtgebiet, mit Ausnahme der im nördlichen Einzugsraum gelegenen, sehr groß.

Die folgenden Aussagen basieren auf Luftbildern vom 9.9.1970 in der Zeit von 16.45 - 17.15 Uhr und von 18.00 - 18.30 Uhr. Dabei wurden insbesondere die Autobahnanschlußstellen und Straßenkreuzungen im Stadtbereich photographiert, die nach bisherigen Erfahrungen ⁷⁹ bei früheren bedeutenden Fußballspielen verkehrsmäßig besonders stark frequentiert worden sind.

78) Auskunft: Polizeipräsidium Nürnberg (Verkehrsstreife)
vom 21.10.1971

79) Auskunft: Polizeipräsidium Nürnberg

Hier kam es zusätzlich darauf an, den zeitlichen Ablauf der Verkehrsströme aus den verschiedenen Einzugsräumen festzuhalten. Bei der Beschreibung der Belastung der Verkehrsleitlinien aus den Zuschauereinzugsbereichen muß berücksichtigt werden, daß zu den angegebenen Zeiten der Berufsverkehr bereits eingesetzt hatte.

16.45 - 17.15 Uhr

Der Berufsverkehr dürfte in der Zeitspanne von 16.45 - 17.15 Uhr für die Innenstadt und die Ausfallstraßen relevant sein. Dies zeigt die zu dieser Zeit bereits hohe Verkehrsdichte bei Wöhrd in der Nähe des Milchhofs (s. Karte 14) in nordsüdlicher Richtung, sowie der aus westlicher und nordwestlicher Richtung starke Andrang in der Harsdörfer Straße vor der Einmündung in die Hainstraße. Es fällt weiterhin auf, daß aus nördlicher und nordöstlicher Richtung in der Siedlerstraße bereits dichter Verkehr herrschte. Das gleiche gilt für die Kreuzung Frankenstraße - Münchenerstraße, wo sowohl aus westlicher als auch aus nördlicher Richtung bereits reger Verkehr eingesetzt hatte. Von Westen her war auch die Kreuzung Trierer Straße - Münchenerstraße bereits dicht besetzt. Daß sich der Verkehrsstrom in dieser Zeitspanne im wesentlichen aus dem Berufsverkehr bildete, beweist die Belegung des Stadions und der Parkplätze, sowie der Zuschauerstrom zum Stadioneingang. Im Stadion, das um 16.00 Uhr geöffnet worden war, hatten sich gegen 17.00 Uhr erst wenige Besucher eingefunden, der Zuschauerstrom zu den Eingängen war sehr dünn, die Parkplätze waren weitgehend frei.

18.00 - 18.30 Uhr

Zwischen 18.00 - 18.30 Uhr änderte sich die Verkehrssituation auf den Zufahrtsstraßen, Parkplätzen, sowie die Zuschauerbelegung des Stadions grundlegend.

Im Gegensatz zur ersten Beobachtungszeit strömte von der Autobahnausfahrt Mögeldorf (Autobahn Frankfurt - Nürnberg) her in westlicher Richtung auf der Laufamholzer-Straße dichter Verkehr, der auch in der Siedlerstraße, sowie in der Valznerweiherstraße vor der Einmündung in die Regensburger Straße zu beobachten war. Das läßt darauf schließen, daß sich der Zustrom von der Autobahn her nun in der Hauptsache aus den Fußballspielbesuchern zusammensetzte.

Die Verkehrsdichte aus der Innenstadt nach Süden (Wöhrd) war unverändert geblieben. Wesentlich verstärkt hatte sich der Verkehr in der Regensburger Straße aus Richtung St. Peter, sowie die Zufahrt aus südlicher Richtung über die Münchener Straße - damit verbunden aus westlicher Richtung - über die Zollhaus- Breslauer Straße. Aus gleicher Richtung blieb der Zustrom auf der Frankenstraße unverändert dicht. Flüssiger Verkehr herrschte bereits auf der Karl-Schönleben-Straße zum Parkplatz Breite Straße.

Das Stadion selbst war zu diesem Zeitpunkt an den Längsseiten dünn, an den Querseiten etwa zur Hälfte besetzt, der Besucherstrom zu den Eingängen war sehr stark, die Bewegung der Parkplätze hatte erheblich zugenommen (siehe Karte 14).

Die Situation auf den verkehrsrelevanten Autobahnabschnitten stellte sich folgendermaßen dar:

Autobahn Nürnberg - Schwabach: Im Gegensatz zur ersten Beobachtungszeit, in der kaum Verkehr zu registrieren war, entwickelte sich nun mäßiger Verkehr.

Autobahn Nürnberg - München: stark aufgelockerter Verkehr (16.15 - 16.45 Uhr); geringfügige Verkehrszunahme (18.00 - 18.30 Uhr). Nach den Luftbildern zu schließen beeinflusste das Länderspiel die Verkehrssituation auf den genannten Autobahnabschnitten nicht wesentlich.

1.2.2. Auslastung der Züge und Maßnahmen der Bundesbahn im Stadt- und Nahbereich Nürnbergs

Nach den Ergebnissen der Zuschauerumfrage haben 4,7 % der Besucher - bei 65.000 rund 3.000 entsprechend - als Verkehrsmittel nach Nürnberg die Bundesbahn gewählt. Für die Hinfahrt, wurden, laut Bundesbahn, keine Sonderzüge eingesetzt, auch keine Züge verstärkt.⁸⁰ Es besteht ab Nürnberg Hauptbahnhof eine ca. halbstündige Verbindung zum Dutzendteich. Die Zwischenzeiten werden in Hauptverkehrszeiten verkürzt.

Die Rückfahrt ab Bahnhof Dutzendteich am 9.9.1970 nach Spielschluß ergab folgende Zugbelegung:⁸¹

- a) ein Sonderzug Dutzendteich - Fürth : ca. 900 Fahrgäste
- b) zwei verstärkte Triebwagen Dutzendteich - Hauptbahnhof : 500 - 600 Fahrgäste.

Es fuhren also effektiv rund 1.500 Zuschauer mit der Bundesbahn. Auch wenn man annimmt, daß eine Reihe von Besuchern nicht ab Bahnhof Dutzendteich die Rückfahrt antraten, liegt das Befragungsergebnis (4,7 %) doch wesentlich höher als die von der Bundesbahn ermittelte Zahl. Als Ursache dafür lassen sich zwei Gründe vermuten:

- 1) die zeitliche Länge der Befragung von 16.00 - 19.15 Uhr und die damit verbundene unterschiedliche Anzahl an Befragten je Befragungseinheit (1 Stunde). Zwischen 16.00 und 17.00 Uhr war das Stadion nur sporadisch gefüllt, so daß die Zahl der Befragten (s. Tab. 14) gegenüber derjenigen in der Zeitspanne von 18.00 - 19.00 Uhr stark abfiel. Damit hängt die soziale Schicht der Zuschauer im Hinblick auf die Ankunftszeit im Stadion zusammen.

80) Auskunft: Bundesbahndirektion Nürnberg (14.9.1970)

- 2) Diejenigen, die die Bundesbahn benutzten, trafen relativ früh im Stadion ein (s. Tab. 14). Das bedeutet, daß zu Beginn der Befragung der Anteil der Bundesbahnfahrer, gemessen an der anfänglich geringen Zuschauerzahl, vergleichsweise hoch war. Nach 18.00 Uhr, als die Masse der Zuschauer in das Stadion strömte, betrug der Anteil derer, die die Bundesbahn benutzten, nur noch 2,7 % der zwischen 18.00 und 19.00 Uhr Befragten.

Im Vergleich zu sonstigen Wochenendländerspielen oder früheren Bundesligaspielen, auch zu Regionalligaspielen ist die Zahl der Bundesbahnbenutzer außerordentlich gering. Vermutlich deshalb, weil es sich um ein Werktagsspiel handelte. Bei Wochenendspielen gilt als Faustregel ein Zuschaueranteil an Bundesbahnfahrern von rund 10 %. Dies zeigt auch ein Vergleich mit dem Länderspiel Deutschland - Österreich am 10. Mai 1969 (Samstag) in Nürnberg; Spielbeginn: 15.30 Uhr; Zuschauerzahl: ca. 65.000

Folgende zusätzliche Züge wurden eingesetzt (Rückfahrt):⁸²

- 1) ein Zug mit 800 Plätzen. Dutzendteich - Nürnberg Hbf., 18.12 Uhr,
- 2) ein Zug mit 800 Plätzen. Dutzendteich - Nürnberg Hbf. - Fürth Hbf., 18.12 Uhr,
- 3) ein Triebwagen ab Dutzendteich nach Nürnberg Hbf., 400 Sitzplätze (mit Stehplätzen 800 Plätze), 18.00 Uhr,
- 4) ein Triebwagen, 400 Plätze, Dutzendteich - Nürnberg Hbf. 18.28 Uhr.

81) Auskunft: Bahnhof Dutzendteich (14.9.1970)

82) Auskunft: Bundesbahndirektion Nürnberg am 14.9.1970

Mit diesen Zügen wurden, einschließlich der beiden Regelzüge, die mindestens halbstündig verkehrten, rund 5.000 Personen ab Dutzendteich befördert.

Tab. 14: Ausschnitt aus den nach Nürnberg sowie im Stadtherold Nürnberg benutzten Verkehrsmitteln.
(1.017 befragte Zuschauer)

Frage- seit I (16-17 ^h)	Anzahl der Befragten:		davon benutzten für die Fahrt nach Nürnberg		Benutzer anderer Verkehrsmittel:	Anteil der Stadtnürberger:	Anteil der Stras- senbahnfahrer (je Fragezeit):
	Männer:	Frauen:	Bundesbahn:	Pkw:			
	247	7	15	161		65	33
			0	6		1	1
Gesamt:	254 (100 %)		15 (5,9 %)	167 (65,7 %)	2,8 %	66 (25,6 %)	34 (13,3 %)
Frage- seit II (17-18 ^h)	Männer:						
	312		21	203		58	32
	Frauen:		0	14		2	0
Gesamt:	328 (100 %)		21 (6,4 %)	217 (66,1 %)	9,2 %	60 (18,3 %)	32 (9,7 %)
Frage- seit III (18-19 ^h)	Männer:						
	419		12	248		140	32
	Frauen:		0	8		6	2
Gesamt:	435 (100 %)		12 (2,7 %)	256 (58,8 %)	5,0 %	146 (33,5 %)	34 (7,8 %)

1.2.3. Zusätzliche Belegung der Straßenbahnen durch das Länderspiel. Maßnahmen der Stadtwerke Nürnberg (VAG), die durch das Fußballspiel bedingt sind

Dem Ergebnis der Zuschauerbefragung (2.098 Befragte) zufolge, fuhren 9,8 % der Stadionbesucher - rund 5.000 entsprechend - innerhalb Nürnbergs mit der Straßenbahn.

Eine Zählung der Straßenbahnfahrgäste an der Peterskirche am 9.9.1970 in der Zeit von 21.38 - 22.47 Uhr ergab, daß rund 4.200 Personen vom Stadion kommend über die Peterskirche in Richtung Innenstadt fuhren. Bezüglich der Rückfahrt ab Bayernstraße wurde eine Fahrgastzahl von 1.800 - 2.000 angenommen.⁸³ Darin sind auch Fahrgäste außerhalb der oben angegebenen Zeiten enthalten, außerdem Volksfestbesucher. Daraus folgt, daß der zehnprozentige Anteil der Straßenbahnfahrer an der Gesamtzuschauerzahl durchaus real ist.

Die Hinfahrt zum Stadion umfaßte, laut Schätzung, 7.000 Fahrgäste, einschließlich der Berufstätigen.

Der An- und Abtransport der Zuschauer machte zusätzliche Maßnahmen der Stadtwerke Nürnbergs erforderlich:

Insgesamt wurden für die Rückfahrt 10 Sonderwagen eingesetzt, davon fuhren 5 Sonderwagen die Strecke Dutzendteich - Nürnberg Hbf. zweimal. (Es wurden Sonderfahrpläne erstellt;).

83) Auskunft: Stadtwerke Nürnberg (VAG) vom 16.9.1970

Die Sonderwagen wurden wie folgt zusammengezogen:

- a) die vier Betriebshöfe der VAG besitzen je eine sogenannte Unterrichtsreserve, die vormittags Unterrichtszwecken dient, und abends gegebenenfalls als Sonderzug mit Beiwagen eingesetzt wird. Diese vier Wagen wurden für das Fußballspiel herangezogen,
- b) Zwei Wagen, die normal dem Opernhaus zur Verfügung stehen, wurden zum Abtransport der Zuschauer verwendet.
- c) Hinzu kamen vier Sonderwagen aus Reserven.

Zusätzlich wurden drei bis fünf Standschaffner am Dutzendteich eingesetzt.

Neben den Sonderzügen verkehrten die üblichen Linienzüge 2 und 4. Die Linie 4 wurde zum Abtransport von der Scharerstraße zum Dutzendteich verlängert. Bei der Hinfahrt verkehrten die Linien 2, 4 und 31.

Vergleichsweise sei die zusätzliche Belegung der Straßenbahnen Nürnbergs beim Länderspiel Deutschland - Österreich am 10. Mai 1969 (65.000 Zuschauer) erwähnt:

Für die Hinfahrt wurden 18 zusätzliche Waggons eingesetzt, für die Rückfahrt 42 (entspricht 23 Zügen). Hinzu kamen 6 Normallinienfahrten. Bei der Rückfahrt wurde etwa im Abstand von drei Minuten gestartet, d.h., daß die Abfahrt der Zuschauer ca. 1 1/2 Stunden in Anspruch nahm. ⁸⁴

84) Ein Großraumwagen faßt 120 Personen.

In der Regel kommen die Zuschauer mit den planmäßigen Zügen zum Ort der Veranstaltung. Wenn der Sportplatz außerhalb der Stadt liegt, werden je nach Bedarf Pendelzüge eingesetzt,⁸⁵ was am 9.9.1970 in Nürnberg der Fall war.

Sowohl beim Fußballländerspiel als auch beim Norisringrennen bedurfte es keiner Sonderzüge über weitere Distanzen.⁸⁶

2. Auswirkungen der Fußball-Großveranstaltung auf Planungsvorhaben

Häufigen starken Belastungen der Zufahrtsstraßen zum Stadion wird bei künftigen verkehrsplanerischen Vorhaben der Stadt Nürnberg Rechnung getragen werden. Dies betrifft die Streckenführung und die Ausgestaltung der Bahnhöfe bzw. Haltestellen bei U-Bahn und Straßenbahn im Südosten der Stadt.⁸⁷

Es ist vorgesehen, die Zufahrt zum Stadion mit Kraftfahrzeugen auf den Zugangswegen aus nördlicher (Innenstadt = Hainstraße) und westlicher Richtung (Ansbacher-, Stuttgarter Raum = Franken-, Bayernstraße) zu drosseln, zugunsten der Autobahnzufahrtmöglichkeiten über Mögeldorf, Fischbach, Langwasser, Nürnberg - Süd,

85) Auskunft: Bahnhof Dutzendteich

86) Laut Auskunft der Deutschen Bundesbahn-Zentrale, Verkaufsleitung Frankfurt/M. kamen für Sonderzüge in einem Umkreis von 250 km vom Zielort bisher ausnahmslos Städte mit Bundesligamannschaften in Betracht. Dasselbe gilt für Regelzüge mit Sonderwagen für Fußballanhänger.

87) Auskunft: Amt für Stadtplanung Nürnberg

Um das Parkraumangebot zu vergrößern, sollen die Messeparkplätze multifunktional genutzt werden. Im einzelnen wird die Verwirklichung der Planungen folgenden räumlichen Niederschlag finden:

Auf dem Entfernungsradius von 1.500 m zum Stadion (siehe Karte 17), sind zwei U-Bahn-Haltestellen vorgesehen. Es werden bewußt für den Stadionverkehr Abstellanlagen für wartende Leerzüge geschaffen. Treppen- und Bahnsteigbreite werden - auf künftigen Zuschaueransturm ausgerichtet - besonders ausgestaltet. Hinzu kommt die Wegeführung zum Stadion (siehe Karte 17).

Die Straßenbahnhaltestelle am großen Dutzendteich wird für den Stadionverkehr erweitert, d.h., daß Abstellanlagen für wartende Leerzüge geschaffen werden. Die Bahnsteiglängen sollen über die Normallänge ausgedehnt werden, um mehrere Züge gleichzeitig entleeren zu können.

Folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte sollen zu 6-spurigen Straßen ausgebaut werden:

- a) Breslauerstraße ab Regensburger Straße bis zur Gleiwitzerstraße
- b) Gleiwitzerstraße
- c) Karl-Schönleben-Straße (s. Karte 17).

Die Lichtzeichenanlagen werden computergesteuert. Die Verkehrslenkung erfolgt durch Sonderprogramme der Lichtzeichenanlagen, d.h., daß es in Zukunft eine voll verkehrsabhängige Steuerung des Straßenverkehrs mit eigener Programmbildung geben wird. Je nach Straßenbelastung pro Zeiteinheit in beiden Richtungen wird die Fahrstreifensignalisierung für asymmetrischen Spurenbetrieb auf den betroffenen Straßen geschaltet werden.

(z.B. von 3 : 3 auf 2 : 4, 4 : 2, 5 : 1 usw.).

Die Höchstbelastung der stadionnahen Straßen nach dem Ausbau ist auf Karte 17 dargestellt.

Neben den genannten Planungsvorhaben wird die Einnündung der Karl-Schönleben-Straße in die Breite Straße (ehemalige Landebahn) den Erfordernissen entsprechend ausgebaut.

Das auf Karte 17 dargestellte Parkraumangebot für 13.100 Pkws wird nicht in diesem Bereich realisiert werden können, da der Parkplatz östlich der Gleiwitzerstraße (5.000) und langfristig auch Teile des westlich der Gleiwitzerstraße gelegenen Parkplatzes (4.000) als gewerbliche Nutzflächen anderweitig Verwendung finden werden. Dafür soll unter anderem auf die Messeparkplätze ausgewichen werden.
(Auskünfte: Amt für Stadtplanung in Nürnberg)

B. Wirtschaftsgeographische Auswirkungen des Fußballländerspiels

Anhand der Zuschauerbefragungen und sonstiger Informationen können über die wirtschaftsgeographischen Auswirkungen in verschiedenen Räumen bestimmte Aussagen gemacht werden. Dabei muß die Betrachtung auf Grund des begrenzten Aussage-materials auf den Stadionbereich und auf die Innenstadt beschränkt werden.

1. Stadionbereich

Die wirtschaftlichen Einrichtungen im Stadion bestehen bei großen Fußballspielen aus zahlreichen Verkaufsständen für Speisen und Getränke, sowie aus Souvenirständen. Die Stände für ES- und Trinkwaren befanden sich beim oben genannten Fußballländerspiel vor den Zuschaueraufgängen am Tribüneneingang und auf den beiden Längsseiten außerhalb der Zuschauerränge. (Hier waren vier Würstchen- und zwölf Bier- und Limonadenstände aufgestellt). Daneben gab es die Verkäufer mit "Bauchladen", die die Waren auf den Zuschauerrängen anboten.

Der Nahrungs- und Genußmittelverkauf im Bereich des Stadions wurde vom Leiter der Clubgaststätte organisiert. Er hatte an den Bier- und Würstchenständen für die Zeit der Veranstaltung hauptsächlich Studenten als Verkäufer angestellt.

Zur reibungslosen Durchführung des Warenverkaufs waren einhundertfünfzig Personen an zusätzlichem Personal erforderlich. ⁸⁸

88) Auskunft: Leiter der Gaststätte des 1. FCN am 15.9.1970.

Im einzelnen wurden verkauft:

60.000 Flaschen Getränke, davon 30.000 Flaschen Bier (Preis für eine Flasche Bier: 1,10 DM, für eine Limade oder Cola: 0,80 DM).	= ca. 57.000,-- DM
20.000 Portionen Eis (0,50 - 1,00 DM)	= ca. 15.000,-- DM
30.000 Bock- und Bratwürste (1,10 DM)	= ca. 33.000,-- DM
10. - 20.000 Lachs- und Sardinenbrote (0,60 DM)	= ca. 9.000,-- DM
10. - 20.000 Packungen Zigaretten (1,-- und 2,-- DM)	= ca. 22.000,-- DM

Der ungefähre Verkaufumsatz betrug: 136.000,-- DM

(Souvenirstände blieben dabei unberücksichtigt).

Vom Reingewinn in Höhe von 57.000,-- DM wurden

- 10 % als Pacht an die Stadt Nürnberg
- 8 % an den 1. FC Nürnberg
- 20 % an die Verkäufer und
- 17.000 DM an die liefernde Brauerei ausbezahlt.

Der Restbetrag, von weiteren Abgaben geringeren Umfangs abgesehen, entfiel auf den Verkaufsorganisator.

Die Souvenirstände befanden sich außerhalb des Stadionsrunds, also im nichtüberdachten Raum. Der Souvenirverkauf umfaßte Fahnen, Fernrohre, Bleistifte, Trompeten, Strohhüte u.a. Der Umsatz der Souvenirstände bewegte sich um 30.000,-- DM. ⁸⁹

89) Auskunft: Leiter der Club-Gaststätte

2. Auswirkungen auf den zentralen innerstädtischen Bereich

Der weitaus größte Teil (94 %) der von außerhalb Nürnbergs angereisten Besucher kam ausschließlich zum Länderspiel nach Nürnberg. Nur 6 % nutzten die Gelegenheit zu Einkäufen in Nürnberg.

Um eventuelle Auswirkungen des Fußballländerspiels auf die Kaufhäuser in Nürnberg feststellen zu können, wurden im Kaufhof in Nürnberg jeweils am Mittwoch dem 9.9.1970, dem 16.9.1970 und am 23.9.1970 Kassenbonszahlungen durchgeführt. Im einzelnen brachte dies folgendes Ergebnis:

Tab. 15: Kassenbonszählung an vergleichbaren Wochentagen im Kaufhof in Nürnberg

(Die Prozentangaben beziehen sich auf den Verkaufsumsatz desselben Kalendertags im Jahr 1969 für den jeweils 100 % eingesetzt wurden).

1) 9.9.1970	a) Basement:	Lebensmittel	4.057 Kunden
		Haushalt	1.998 Kunden
		"Zinnkanne"	447 Kunden
		Gesamt	6.522 Kunden

b) Parterre 12.900 Kunden

c) 1. Stock 3.113 Kunden

d) 2. Stock 1.568 Kunden

e) 3. Stock
(zusatzl. im Erfrischungsraum
3.904 Kunden) 2.000 Kunden

Gesamtkundenzahl: 26.103

Umsatz + 32 %

2) 16.9.1970

a) Basement:	Lebensmittel	4.445 Kunden
	Haushalt	2.025 Kunden
	"Zinnkanne"	582 Kunden
	Gesamt	7.052 Kunden
b) Parterre		13.848 Kunden
c) 1. Stock		3.252 Kunden
d) 2. Stock		1.702 Kunden
e) 3. Stock		1.066 Kunden
	(zusätzlich im Erfrischungsraum 3.114 Kunden)	

Gesamtkundenzahl: 26.920

Umsatz: + 15 %

3) 23.9.1970

a) Basement:	Lebensmittel	4.139 Kunden
	Haushalt	1.956 Kunden
	"Zinnkanne"	488 Kunden
	Gesamt	6.583 Kunden
b) Parterre		12.137 Kunden
c) 1. Stock		1.798 Kunden
d) 2. Stock		1.467 Kunden
e) 3. Stock		1.021 Kunden
	(2.678 Kunden zu- sätzlich im Er- frischungsraum)	

Gesamtkundenzahl: 23.006 Kunden

Umsatz: + 0 %

Die relativ hohe Umsatzsteigerung am 9.9.1970 mit 32 % hat vermutlich zwei Ursachen: einmal die hohe Kaufkraft der Kunden zum Monatsanfang, was sich deutlich an den Umsatzgrößen der folgenden Zähltag zeigt. Zum zweiten dürfte der Teil der einkaufenden Fußballspielbesucher hier ins Gewicht fallen, der, wie die Umfrage ergab, bewußt den Besuch des Fußballländerspiels mit Einkäufen verband.

Generell ließ sich durch das Fußballländerspiel keine positive Beeinflussung des Geschäftsgangs der großen Kaufhäuser in Nürnberg ermitteln. Neben Auskünften, keinerlei Auswirkungen festgestellt zu haben, gab es sogar solche, die von einem negativen Einfluß auf den Geschäftsverkauf sprachen. Hier spielt zweifellos die Art des Kaufhauses in Korrelation zur sozialen Schicht der Käufer eine bestimmende Rolle. Dieser Frage kann jedoch in diesem Rahmen nicht näher nachgegangen werden.

10,6 % der auswärtigen Besucher - 4.100 entsprechend - verbanden den Besuch des Fußballländerspiels mit einer Besichtigung der Stadt Nürnberg.

3. Bedeutung der Veranstaltung für das Beherbergungswesen und die Gastronomie Nürnbergs und seiner näheren Umgebung

3.1. Auswirkungen auf die Gaststätten

Zur Feststellung der Zahl der Gaststättenbesucher unter den Zuschauern ergab die Umfrage (Nürnberger nicht eingeschlossen), daß 41 % der Zuschauer vor oder nach dem Spiel Gaststätten aufsuchten.

Von den in Nürnberg wohnenden (hier liegen keine konkreten Zahlen vor) dürfte ein großer Teil ebenfalls nach dem Spiel in Gaststätten eingekehrt sein.

Nach bisherigen Erfahrungen steigen die Umsätze der Gastronomiebetriebe in Nürnberg bei sportlichen Großveranstaltungen um 20 - 30 %. ⁹⁰

Für viele eingefleischte Fußballanhänger gehört es zum Besuch eines Fußballspiels, daß man im Anschluß daran die herausragenden Szenen des Spiels im Kreise von Fußballfreunden diskutiert, um noch angestaute Emotionen im Gespräch abzureagieren. Man ist also bestrebt, möglichst rasch eine Gaststätte aufzusuchen.

Hierbei dürfte es sich um eine Erscheinung handeln, die gerade für bedeutende Fußballspiele typisch ist, nicht jedoch für Autorennen, da hier schon im Verlauf der Veranstaltung relative Ruhepausen bestehen, die zur Unterhaltung Gelegenheit geben.

Daraus kann man schließen, daß die Hauptnutznieser unter den Gaststätten diejenigen in der Nähe des Stadions waren. Das läßt sich am Beispiel der Club-Gaststätte durch konkrete Zahlen belegen:

Das Lokal faßt 500 - 600 Gäste. Bei Großveranstaltungen werden 5 - 6 zusätzliche Bedienungen eingesetzt. Am 9.9.1970 füllte sich die Gaststätte bereits morgens ab 8.00 Uhr. Die Einnahmen vor dem Spiel betrugen ca. 3000,-- DM. (Konsum: Bier, Schnaps, Bratwürste). Nach dem Spiel war das Lokal wieder bis auf den letzten Platz gefüllt. Die Mehreinnahmen betrugen nach dem Spiel gegenüber Normaltagen 4.000 - 5.000,-- DM in einem Zeitraum von rund zwei Stunden. Insgesamt belief sich die Tageseinnahme auf 8.000,-- DM. ⁹¹

90) Auskunft: Bayer. Hotel- und Gaststättenverband in Nürnberg am 23. 9. 1970

91) Auskunft: Leiter der Club-Gaststätte, der mehrere Jahre auch die Organisation der Souvenirstände innehatte.

3.2. Übernachtungen

12 % der nicht in Nürnberg wohnenden Zuschauer übernachteten anlässlich des Länderspiels in Nürnberg. Geht man von 39.000 auswärtigen Besuchern aus, so bedeutet dies, daß 49.00 Zuschauer über Nacht in Nürnberg blieben.

In der Größenerdnung der Zahl der Übernachtenden sind Norisringrennen (5.200 Übernachtende) und Fußballländerspiele annähernd gleichwertig. Allerdings dürfte es sich bei den Übernachtungen anlässlich des Fußballländerspiels - in teilweisem Gegensatz zu denjenigen des Norisringrennens - auf Grund des Wochentagspiels um einmalige Übernachtungen gehandelt haben.

Die Bedeutung der Veranstaltung für das Beherbergungswesen Nürnbergs läßt sich abschätzen, wenn man die Zahl der Übernachtenden zu der der Fremdenbetten in Nürnberg in Vergleich setzt (s. Tab. 15). Über die zahlenmäßige Verteilung der Übernachtenden auf die einzelnen Beherbergungsarten können keine näheren Aussagen gemacht werden.

Tab. 15: Zahl der Fremdenbetten in Nürnberg ⁹²
(Stand vom Jahresende 1970)

- a) 18 Hotels mit 1.811 Betten
 - b) 38 Gasthöfe mit 756 Betten
 - c) 60 Fremdenheime (incl. Hotels garni, Pensionen) mit 1.560 Betten
-

insgesamt 116 Betriebe mit 4.127 Betten

92) Auskunft: Amt für Stadtforschung und Statistik in Nürnberg vom 28.2.1972

4. Einfluß auf die Industriebetriebe im Raum Nürnberg

Grundsätzlich hatte das Fußballländerspiel keinen nennenswerten Einfluß auf den innerbetrieblichen Ablauf Nürnberger Industriezweige. Es gab anlässlich dieser Sportveranstaltung keine azyklische Planung, auch keine Krankmeldungen der Belegschaft.⁹³ Dennoch muß erwähnt werden, daß immerhin 17,5 % der Nürnberger Zuschauer angaben, zum Zweck des Fußballländerspiels von ihrem Betrieb früher freibekommen zu haben. Das läßt darauf schließen, daß es sich hier nicht um Gelegenheitszuschauer handelte, sondern um solche, die regelmäßig Fußballspiele besuchen. Diese Vermutung wird durch die Umfrage bestätigt, nach der 95,1 % der Nürnberger Besucher auch sonst Fußballspiele in Nürnberg besuchen.

Unmittelbaren Einfluß hatte die Veranstaltung auf die Getränkeindustrie. Präzise Auskünfte dazu konnten nur von den Zulieferbrauereien erhalten werden. Danach beträgt der Mehrausstoß an Bier für den Verkauf im Stadion bei bedeutenden Fußballspielen 150 - 200 hl.

Interessant ist die Wetterabhängigkeit des Getränkeverkaufs: Liegt die Temperatur über 23°C, läuft der Verkauf zugunsten alkoholfreier Getränke. Zwischen 18° und 23° C liegt die günstigste Temperatur für den Bierverkauf.⁹⁴

Am 9.9.1970 wurden von der Ledererbrauerei für den Verkauf im Innenraum des Stadions 150 hl = 30.000 Flaschen Bier geliefert.

Der bisherige Höchstverkauf bei einem Länderspiel in Nürnberg lag bei 200 hl. Bei früheren Bundesligaspielen wurden im Durchschnitt 50 hl pro Spiel verkauft. Vergleichsweise dazu liegt der Verkauf bei Spielen in der Regionalliga bei 25 - 30 hl je Spiel.⁹⁵

93) Auskünfte von MAN, Siemens Nbg., AEG am 25.9.1970

94) Auskunft: Brau-AG Nürnberg am 14.10.1970

95) Auskunft: Ledererbrauerei Nürnberg am 14.10.1970

V. Schlußbetrachtung

In der vorliegenden Arbeit gingen wir von der Hypothese aus, daß sportliche Massenveranstaltungen wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen haben müßten.

Wenn man zuweilen auf der Autobahn als Unbeteiligter in einer riesigen Autoschlange von Fußballfans steckt, oder wenn man in der Zeitung von Zigtausenden von Menschen liest, die bei Sportveranstaltungen auf engsten Raum zusammenströmen, neigt man zu der Annahme, daß sportliche Massenveranstaltungen sehr starke wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen haben. Die empirischen Untersuchungen während dreier Großveranstaltungen erwiesen eindeutig, daß diese Vermutung nicht zutrifft.

Es hat den Verfasser selbst erstaunt, daß die vorhandenen vielfältigen Auswirkungen in der Größenordnung geringer waren, als zunächst einmal angenommen wurde.

Beim Fußballländerspiel z.B. genügten einige Straßenbahnzüge an zusätzlichem Verkehrsaufkommen, die Bundesbahn wurde bei den Nürnberger Veranstaltungen nur wenig berührt. Die im Grunde geringfügige Bettensahl im Umkreis des Nürburgrings reichte aus, den Wünschen der Besucher nach Unterkunft zu genügen. Der sicher sehr eindrucksvolle Betrieb anläßlich der Rennen auf dem Nürburgring scheint nur deshalb stärker ins Gewicht zu fallen, weil er sich in einem an sich sehr dünn besiedelten, strukturschwachen Raum abspielt.

Das wesentliche Ergebnis der Arbeit ist also, daß die wirtschafts- und verkehrsgeographischen Auswirkungen von Sportveranstaltungen hohen Publikumsinteresses weniger durch ihre absolute Größenordnung, als durch ihre sehr vielfältigen Teilaspekte wissenschaftliches Interesse gewinnen.

Als wesentliches Teilergebnis darf man herausstellen, daß die Auswirkungen von Sportveranstaltungen von der Raumstruktur der Herkunftsorte der Zuschauer und von deren Zugehörigkeit zu bestimmten Bevölkerungsschichten abhängen. Das kam durch den Vergleich zwischen Autorennsport und Fußball in Nürnberg in mehrfacher Weise zum Ausdruck.

- Der Zuschauereinzugsbereich beim Fußballländerspiel erwies sich in Räumen mit ländlicher Struktur als gleichmäßiger und dichter strukturiert.
- Die unterschiedliche Motivation der Zuschauer bei verschiedenen Sportarten wirkte sich auf die Wahl des Verkehrsmittels aus. Der Autosportanhänger bevorzugte den Pkw in stärkerem Maße als der Zuschauer des Fußballländerspiels.

Auswirkungen auf die Verkehrsplanung waren dort festzustellen, wo häufig eine hohe zusätzliche Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen zum Veranstaltungsort besteht. Das trifft sowohl auf das Stadion in Nürnberg als auch auf den Nürnburgring zu.

Der Einfluß auf das Beherbergungswesen war beim Norisringrennen größer als beim Fußballländerspiel. Da sich Autorennen im allgemeinen auf mehrere Tage erstrecken, übernachtete ein größerer Prozentsatz der Zuschauer am Veranstaltungsort. Das hatte - wie durch Zahlen nachgewiesen wurde - eine positive Wirkung auf den Übernachtungssektor. Daneben zogen auch die Gastronomie, der Vergnügungssektor der Stadt, die Einkaufszentren u.a. Nutzen aus dem Besucherstrom zum Norisring.

Als allgemeines Fazit kann man feststellen, daß das Fußballländerspiel geringere wirtschaftsgeographische Auswirkungen nach sich zog als das Norisringrennen.

Der Großteil der Fußballspielbesucher fuhr nach Beendigung des Spiels nach Hause, zumal es sich um ein Werktagsspiel handelte. Selbst aus Hamburg Angereiste kehrten noch am selben Abend in ihre Heimatstadt zurück.

Nun kann man Autosport und Fußball als zwei sehr verschiedene Sportarten kaum miteinander vergleichen. Es läßt sich jedoch etwas über vergleichbare Ausstrahlungen auf Zuschauer und Zuhörer aussagen, was in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen nicht ohne Bedeutung sein dürfte;

Die Autos vieler fachkundiger Rennsportbegeisterter tragen nicht selten Merkmale selbstgebastelter Sportwagen und sind durch Plaketten von Veranstaltungsorten oder Autorennställen u.a. verziert, um nach außen hin den "Autofan" zu demonstrieren. Für solche Zuschauer ist ein großes Autorennen ein Fest.

Auch begeisterte Fußballanhänger schmücken ihre Autos oder sonstige sichtbare Gegenstände mit dem Namen oder Kennzeichen ihres Vereins oder mit Abbildungen ihrer Sportidole. Hier finden sich unter den beiden betrachteten Sportarten also parallele Erscheinungen.

Neben Gemeinsamkeiten gibt es deutlich feststellbare Unterschiede der Ausstrahlung dieser Sportarten auf die Zuschauer. Bei aller Spannung, die bei einem Fußballspiel unter den Zuschauern herrscht, die sich immer wieder in lautstarkem Jubel oder in zornigen Mißfallenskundgebungen Luft macht, wird man bei hochklassigen Autorennen in noch stärkerem Maße, vor allem auf andere Weise, in den Bann der sportlichen Auseinandersetzung gezogen. Hier sind es rasende Geschwindigkeit in Verbindung mit dem fast ständigen ohrenbetäubenden Motorengeheul der Rennwagen, die eine faszinierende Wirkung ausüben.

Hinzu kommt der dauernd vorhandene Nervenkitzel, der von der enormen Gefahr herrührt, in der die Spitzenpiloten durch ihre riskante Fahrweise fast ständig stehen. Es gibt kaum spontane Gefühlsäußerungen der Zuschauer während des Wettkampfs.

Vielleicht könnte man behaupten, daß die oft in Vollendung dargebotene Beherrschung der Geschwindigkeit superstarker Rennwagen durch den Menschen auf schwierigem Kurs einen steigernden Einfluß auf das Lebensgefühl vieler Zuschauer hat. Wie sollte es sonst zu erklären sein, daß Tausende von Besuchern großer Nürburgringrennen schon Tage vor der Hauptveranstaltung anreisen und am Ring ihre Zelte aufschlagen. Hier werden nachts am Lagerfeuer Feste gefeiert, wobei der Alkohol in Strömen fließt. Bier in kleinen Fässern tragbarer Größe oder andere alkoholische Getränke werden vielfach mitgebracht. Das Holz für die Lagerfeuer schlägt man sich meist selbst im Wald.

Die große massenanziehende Wirkung der Nürburgringrennen hat zweifellos erhebliche wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen auf das im Aufbau befindliche Fremdenverkehrsgebiet Eifel gebracht. Es scheint aber nach fünfundvierzigjährigem Bestehen des Nürburgrings klar erkennbar zu werden, daß von seiner Seite aus gegenwärtig kaum noch Impulse für die Weiterentwicklung des Tourismus in der Eifel ausgehen können. Eigene Ermittlungen ergaben, sogar, daß in Orten mit beginnendem Fremdenverkehr, der sich nun weitgehend unabhängig von den Veranstaltungen am Nürburgring entwickelt, die Nürburgringrennen eine hemmende Wirkung ausüben. Hier nehmen Besucher, die nur übernachten wollen, anderen Erholungssuchenden die Quartiere.

Ein wichtiger Gesichtspunkt hierzu dürfte sein, daß sich offensichtlich das Angebot an Übernachtungsquartieren in nahegelegenen Orten und die Nachfrage bei Großveranstaltungen eingependelt haben. Für viele Vermieter in Ortschaften um den Nürburgring bieten die Autorennen eine willkommene Nebenverdienstmöglichkeit. Da im allgemeinen nur Nachfrage nach Übernachtung besteht, wird man sich in vielen Fällen mit der Vermietung von Fremdenzimmern begnügen. Die Schaffung weiterer Freizeit- und Erholungsfunktionen hängt von verschiedenen Faktoren ab, deren wichtigster jedoch die Änderung der Einstellung der Bewohner dieses Erholungsraums zum Tourismus sein dürfte. Sie müßten noch von der wirtschaftlichen Notwendigkeit weiterer Fremdenverkehrseinrichtungen überzeugt werden.

Erst wenn gewisse Minimalforderungen, wie z.B. gute Unterbringung und gute Verpflegung in einer Ortschaft erfüllt sind, werden Erholungssuchende bereit sein, für längere Zeit zu bleiben. Hier könnte der Nürburgring wieder durch die übernachtenden Besucher, die für die kurze Zeit der Veranstaltung in zahlreichen Orten in der Hoch-Eifel verstreut sind, als Initialzündung wirken.

Kommen wir nochmals zu dem in der Einleitung erwähnten Aspekt des Freizeitverhaltens zurück.: Vergleicht man die Menschenmassen, die an jedem Wochenende von München aus in Richtung Alpen strömen, oder vergleicht man den dichten sommerlichen Urlaubsverkehr mit der Anzahl der Beteiligten bei Sportveranstaltungen hohen Publikumsinteresses, so fallen diese innerhalb des Freizeitverhaltens stark ab. Die Zahl der aktiven Sportler ist allgemein ohnehin sehr gering. Aber auch die Zahl derer, die wenigstens durch persönliche Teilnahme als Zuschauer eine gewisse Aktivität bekunden, tritt offensichtlich weit zurück gegenüber der Masse derjenigen, die Sport nur vom Fernsehsessel aus verfolgen.

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

Bayer. Staatsminist.f.Wirtschaft u.Verkehr - Landesplanungsstelle:
Raumordnungsplan: Mittlerer Bayer. Wald 1967.

Bayer. Statistisches Landesamt:

Bayern in Zahlen (Beilage zu Heft 5) 1970

Bezirksregierung Koblenz: Polizei-Einsatzordnung, Koblenz, April 1968

Bonstedt, O.: Wirtschaftsbelebung durch Fremdenverkehr (Gutachten)
Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
Nr. 2. Bremen-Horn 1956.

Bretz, H.: Gutachtliche Äußerung über die Bedeutung des Nürburgrings
für die Verkehrserzüchtigung und Verkehrssicherheit. - Köln, 1965.

Broicher, K.: Heimatchronik des Kreises Ahrweiler. - Archiv für Deutsche
Heimspflege (GMBH) - 1. Auflage, Köln 1968.

Defert, P.: Der touristische Standort. Theoretische und praktische Pro-
bleme. - Z.f. Fremdenverkehr. - Bern, Nr. 3, 1966, S. 99 ff.

Geigant, F.: Die Standorte des Fremdenverkehrs. Eine sozialökonomische
Studie über die Bedingungen der räumlichen Entfaltung des Fremdenver-
kehrs. Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen In-
stituts für Fremdenverkehr an der Universität München, Heft 17.-
München, 1962, S. 170 ff.

Gesellschaft für regionale Strukturentwicklung e.V. Bonn: Entwurf -
Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein, Bd. II. - Bonn 1968.

Grün, K.: Senkrechtstart ins Jahr 2000. - Publik visuell 13/70 (Teil
der Wochenzeitung Publik Nr. 13/1970.

Habermas, J.: Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Frei-
zeit. - Sport und Leibeserziehung, Plessner, S. 28 - 46, - München,
1967

Hübler, K.-H.: Nahbereichsuntersuchung Adenau / Eifel. - Röttgen 1968.

Hunziker, W.: Regionale Probleme des neuzeitlichen Fremdenverkehrs unter
besonderer Berücksichtigung der Bodenseeregion. - Z.f. Fremdenverkehr-
Bern, Nr. 4/65, S. 157 ff.

- Isbary, G.: Entwicklung Kreis Ahrweiler. - Gutachten. Bad Godesberg, o.J.
- Jakob, G.: Modell zur regionalen Geographie des Fremdenverkehrs.*
Geogr. Ber. 13, 1968, S. 51 - 57
- Jülg, F.: Praktische Hinweise für wissenschaftliche Arbeiten in der
Fremdenverkehrsgeographie. - Wiener Geogr. Schriften 18 - 23, Scheidl-
Festschrift I. Teil, S. 56 - 67, Wien, 1965.
- Knebel, H.J.: Soziologische Strukturwandlung im modernen Tourismus.-
Stuttgart 1960..
- Koch, A.: Der Fremdenverkehr als Wirtschaftsfaktor.- Jahrbuch f. Fremden-
verkehr 11./12. Jahrg. München, 1963/64, S. 27 ff.
- Kraß, K.: Le tourisme, Facteur de l'économie moderne.- Fremdenverkehr.
Bern, Nr. 3/1962, S. 90 ff.
- Linden, W.: Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen
Wachstumsprozessen. - Raumforschung und Raumordnung 19, - 1961, S. 24-26.
- Linden, W.: Die Bedeutung des Nürburgrings für Verkehrsertüchtigung und
Verkehrssicherheit. Gutachten. - Essen, o.J.
- Matznetter, J.: Grundfragen der Verkehrsgeographie. - Mitteilungen der
Geogr. Ges. in Wien 95. 1953, S. 109 - 124.
- Meinke, H.: Tourismus und wirtschaftliche Entwicklung. - Weltwirtschaft-
liche Studien 13, Göttingen, 1968.
- Michels, W.: Ein Ziel von Millionen. - Nürburgring. Juni, 1967.
- Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz:
Entwicklungsprogramm für den Fremdenverkehr - Rheinland-Pfalz, Mainz, o.J.
- Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz:
Straßenbauplan(Karte)- Rheinland-Pfalz, Zeitung: Rheinland-Pfalz, Nr. 46
13. 11. 1970, S. 6.
- Motorsportclub Nürnberg e.V. im ADAC: Ausschreibung "200 Meilen von Nürn-
berg". Intern. ADAC - Norisringrennen, 10. - 11. Juni 1971.
- Nürburgring - GmbH: Nahbereichsuntersuchung der Nürburgring-GmbH. Erhe-
bung des Instituts für Städtebau, Kulturtechnik und Siedlungswesen der
Universität Bonn. Nürburgring, 1969.

Nürburgring - GmbH: (Doktor, G. und Gellert, H.): Der Nürburgring 1969 im Bild. 5452 Weissenthurm 1969.

Oberste Landesplanungsbehörde der Staatskanzlei Rheinland-Pfalz: Raumordnungsbericht 1969 der Landesregierung Rheinland-Pfalz. Mainz, 1969.

o.V.: Zeitnaher Nürburgring - Nürburgring, Dez. 1968.

o.V.: Wissenswertes über den Nürburgring - Nürburgring, 1. Hj. 1970.

o.V.: Richtlinien über die Verwendung der Bundeshaushaltsmittel für das regionale Förderungsprogramm der Bundesregierung, gültig ab 1. Jan. 1971, vom 1. März 1971.- (veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 47 vom 10. März 1971 und im Ministerialblatt des Bundesministers für Wirtschaft, Nr. 5, S. 52).

o.V.: Nürburgring - ein Mittelpunkt des Fremdenverkehrs.- Nürburgring, Juli, 1968.

o.V.: Reifentests auf dem Nürburgring.- Nürburgring, II. Hj. 1970.

Otremba, E.: Die Möglichkeit der Verbesserung der Einkommensverhältnisse der bäuerlichen Bevölkerung durch den Fremdenverkehr.- Raumforschung und Raumordnung 27, 1969, S. 97 - 102.

Otremba, E.: Soziale Räume. - GR, 21, 1969, S. 10 - 14.

Pevetz, W.: Förderung und Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs auf dem Lande. - Berichte über Landwirtschaft, N.F. 48. 1970, S. 306 - 329.

Programmheft: "200 Meilen von Nürnberg". - 11. Juli 1971 (Interserie).

Robertson, A.: The Sunshine Revolution. - The Geographical Magazine. April 1965, S. 929 ff.

Rosa, D.: Der Einfluß des Fremdenverkehrs auf ausgewählte Branchen des tertiären Sektors im Bayerischen Alpenvorland. Bericht zur Regionalforschung. 2. Wirtschaftsgeogr. Institut, München, 1970.

Rosemann, E.: Jeder lobt, was Nürburgring erprobt. - Nürburgring, Juni, 1967.

Ruppert, K. u. Thiel, E.: Zur Geographie des Freizeitverhaltens..Beiträge zur Fremdenverkehrsgeographie. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 6, Regensburg, 1970.

Ruppert, K.: Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. (Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 53, Raum und Fremdenverkehr).

Ruppert, K.: Der Wandel der sozialgeographischen Struktur im Bilde der Landschaft. - Sozialgeographie, Wege der Forschung, Bd. 59, Darmstadt, 1969, S. 140 - 153.

Ruppert, K. u. Maier, J.: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr. - Eine sozial- und wirtschaftsgeographische Übersicht zum Thema Wochenendtourismus. Starnberg, 1969.

Schmidt, U.: Die Bedeutung des Nürburgrings als Versuchs- und Erprobungsstrecke für Kraftfahrzeuge. Gutachten; Bad Homburg, 1964.

Schwabe, E.: Standortsfragen des Fremdenverkehrs. - Geographica Helvetica, 21, 1966, S. 281.

Sport - Wissen - Wirtschaft. Das deutsche Sporttaschenbuch; 1971, Frankfurt.

Stadt Nürnberg - Bäderamt: Schreiben an den Verfasser vom 11.11. 1971

Stadt Nürnberg - Hauptamt für Tiefbauwesen: Schreiben an den Motorsportclub Nürnberg e.V. vom 2. 7. 1971 (Norisringrennen betreffend).

Stadt Nürnberg - Polizeipräsidium - Schutzpolizei Revier 2: Einsatz der Polizei beim Norisringrennen 1971, v. 7. Juli 1971.

Straßenbauplanung - Kartenskizze (Rheinland-Pfalz); in: Publik visuell, Nr. 13/1970 (Teil der Wochenzeitung Publik, Nr. 13/1970).

Strunz, E.: Naherholungsgebiet im Münchner Raum. - Garten und Landschaft, H. 10, 1970.

Svitavy, A.: Spinne im Netz. - Wochenzeitung Publik visuell, 13/1970.

Todt, H.: Über die räumliche Ordnung von Reisezielen. - Beiträge zur Fremdenverkehrsforschung, Bd. 9, Berlin, 1965.

Verbandsgemeinde Adenau: Fremdenverkehr am Nürburgring - Statistische Angaben. Adenau, 1971.

Weber, F.: Werden und Wirken der Nürburgring - GmbH. - Nürburgring; Juni, 1967.

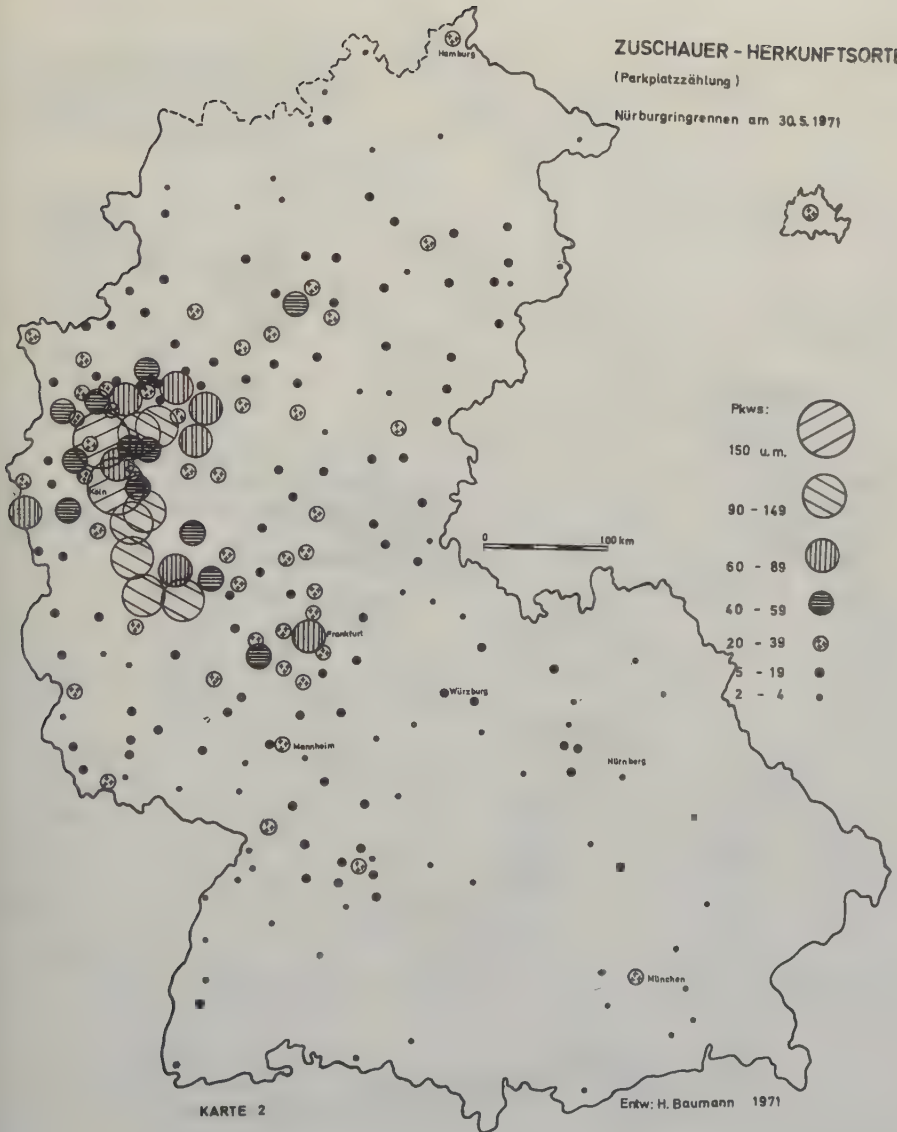
Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs. - Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 53, Raum und Fremdenverkehr 1; Hannover, 1969.



ZUSCHAUER - HERKUNFTSORTE

(Parkplatzzählung)

Nürburgringrennen am 30.5.1971



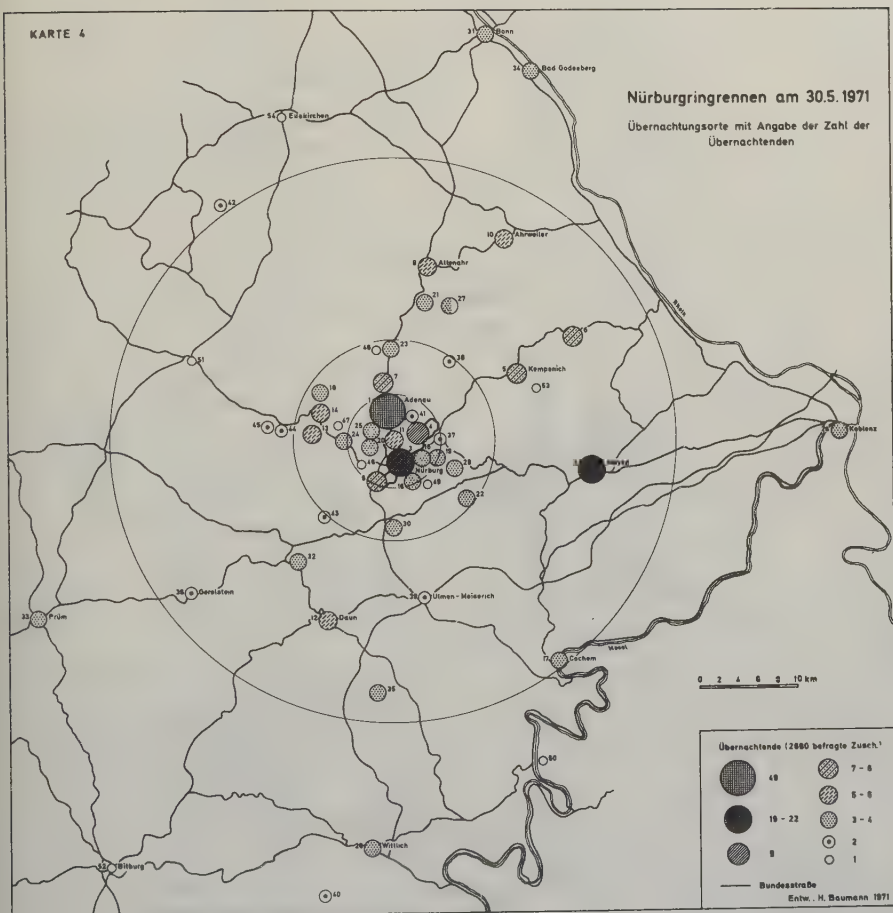
ZUSCHAUER-EINZUGSBEREICHE AN ZUSCHAUERSTANDORTEN a. Nürnberg

1000 km-Rennen des ADAC auf dem Nür-
burgring am 30.5.1971



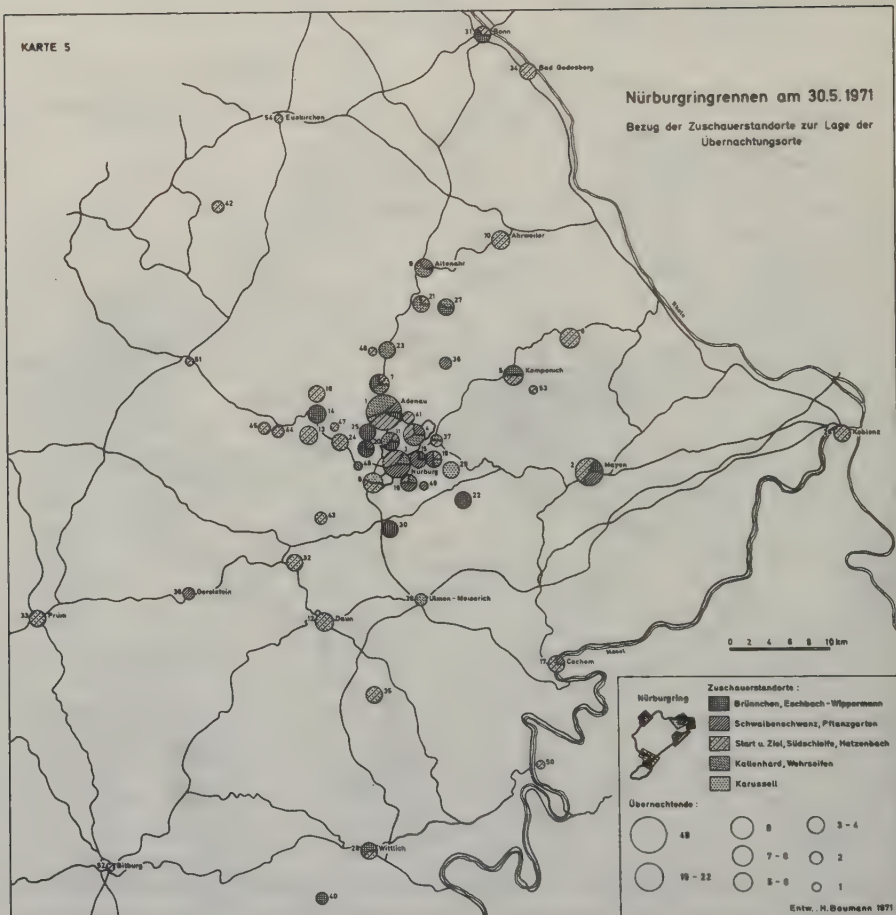
Nürburgringrennen am 30.5.1971

Übernachtungsorte mit Angabe der Zahl der Übernachtenden



Nürburgringrennen am 30.5.1971

Bezug der Zuschauerstandorte zur Lage der
Übernachtungsorte



Zu Karten 4 und 5. Ortsnamen

1	Adenau	35	Gillenfeld
2	Mayen	36	Gerolstein
3	Nürburg	37	Döttingen
4	Herschbroich	38	Herschbach
5	Kempnich	39	Ulmen
6	Oberzissen	40	Dreis
7	Leimbach	41	Breitscheid
8	Müllenbach	42	Weiler
9	Altenahr	43	Bongard
10	Ahrweiler	44	Ahrdorf
11	Quiddelbach	45	Üdelhofen
12	Daun	46	Insul
13	Hoffeld	47	Wirft
14	Müsch	48	Wiesenscheid
15	Meuspath	49	Brück
16	Welcherath	50	Bullay
17	Cochem	51	Blankenheim
18	Antweiler	52	Bitburg
19	Drees	53	Weibern
20	Kottenborn	54	Euskirchen
21	Afbrück		
22	Münk		
23	Dümpelfeld		
24	Barweiler		
25	Wimbach		
26	Koblenz		
27	Kesseling		
28	Wittlich		
29	Nitz		
30	Köttelbach		
31	Bonn		
32	Dockweiler		
33	Prüm		
34	Bad Godesberg		

ZUSCHAUER-HERKUNFTSORTE

NORISRINGRENNEN AM 11.7.1971
IN NÜRNBERG (2088 befragte Zuschauer)



Zuschauer:

832

60 - 99

30 - 59

20 - 29

10 - 19

2 - 9



0 100 km

KARTE 6

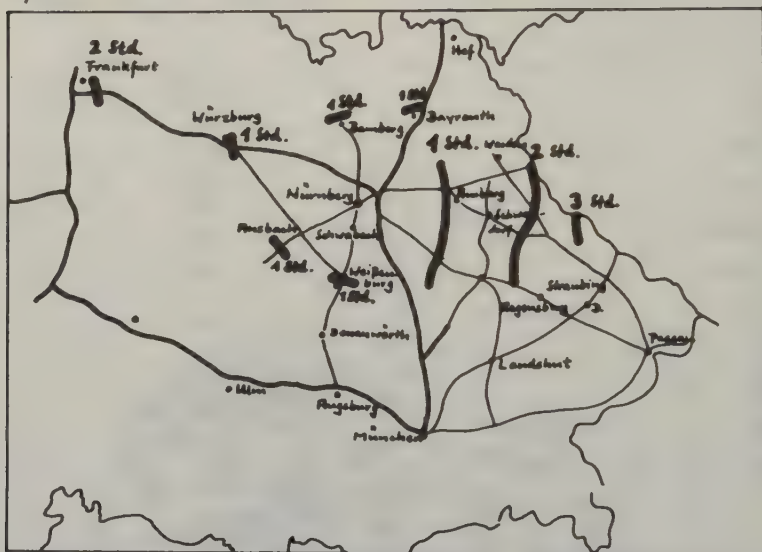
Entw.: H. BAUMANN 1971



HERKUNFTSORTE DER ZUSCHAUER (Parkplatzzählung) NORISRINGRENNEN am 11.7.1971

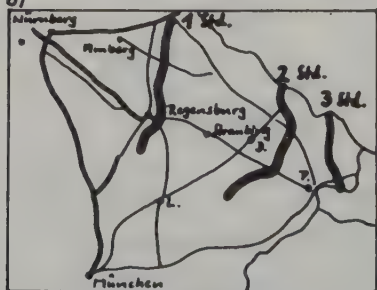
ANFAHRTZEITEN NACH NÜRNBERG MIT DEM PKW IN ABHÄNGIGKEIT VON DER ART DES VERKEHRSWEGS

a)



VERKÜRZUNG DER FAHRZEIT NACH NÜRNBERG NACH DEM BAU DER AUTOBAHNEN NÜRNBERG-REGENSBURG UND NÜRNBERG-PREIMD

b)



KARTE 8

0 25 50 75 100 125 150 200 Km

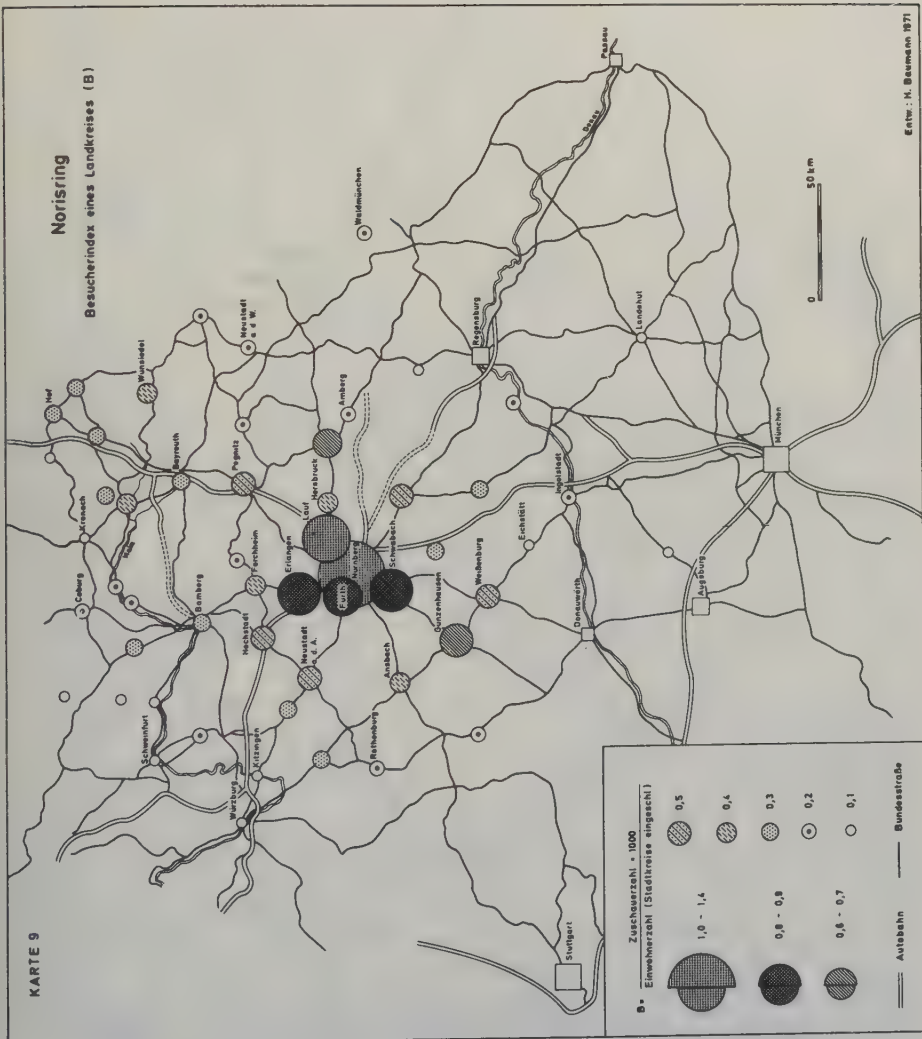
QUELLE: RAUMORDNUNGSPLAN: MITTL. BAYER. WALD v. BAYER. STAATSM.

F. WIRTSCH. U. VERK. LANDESPLANUNGSSTELLE 1967

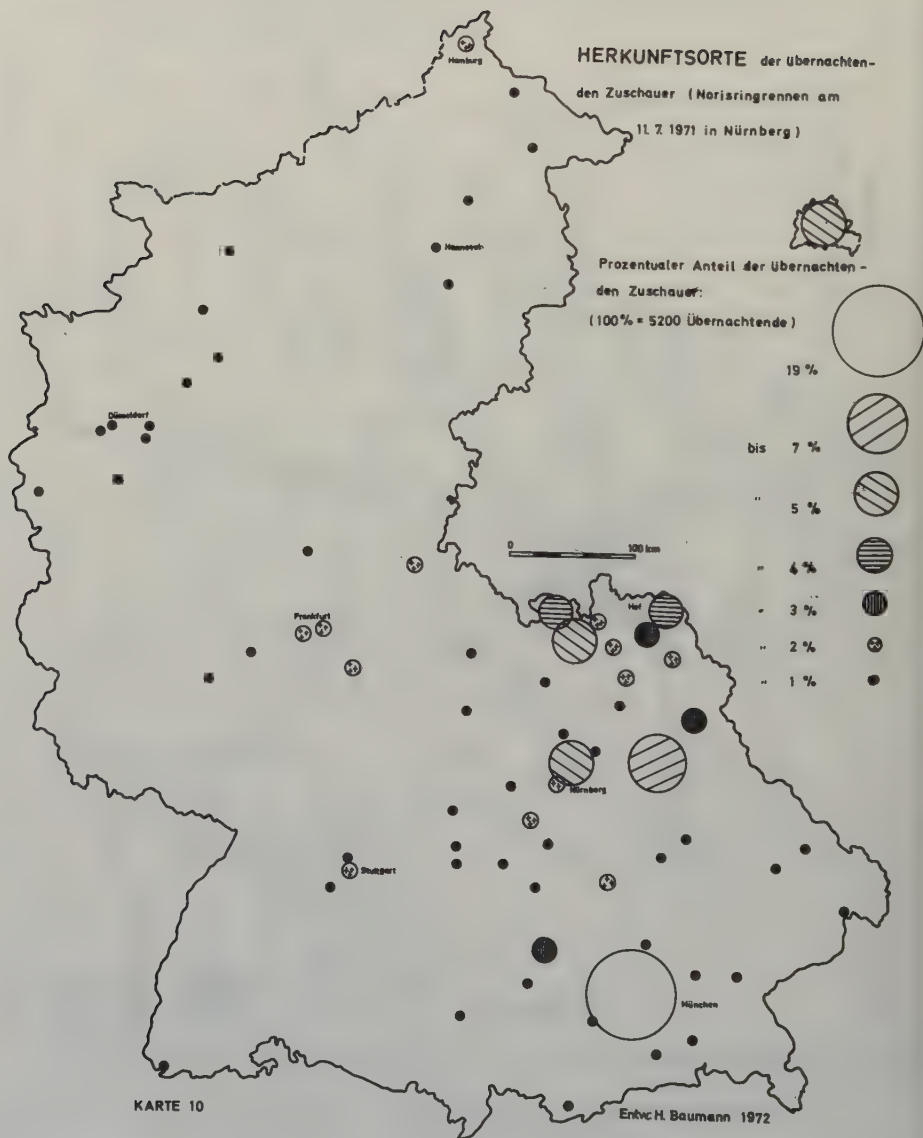
GEÄNDERT: H. BAUMANN

Northing

Besucherindex eines Landkreises (B)



HERKUNFTSORTE der übernach- ten Zuschauer (Norisringrennen am 11.7.1971 in Nürnberg)



HERKUNFTSORTE DER ZUSCHAUER, DIE DEN BESUCH DES NORISRINGRENNENS AM 11. 7. 1971

IN NÜRNBERG a) MIT EINKÄUFEN = ● b) MIT GESCHÄFTLICHEN ANGELEGENHEITEN VERBANDEN = ◐



ZUSCHAUER-HERKUNFTSORTE

FUSSBALLÄNDERSPIEL AM 9.9.1970
IN NÜRNBERG

5591 PKWs wurden erfasst, denn enthielten 2736 PKWs
mit Nürnberger Kennzeichen blieben
in der Karte unberücksichtigt



PKWs:

127 - 368

60 - 97

32 - 56

20 - 30

11 - 19

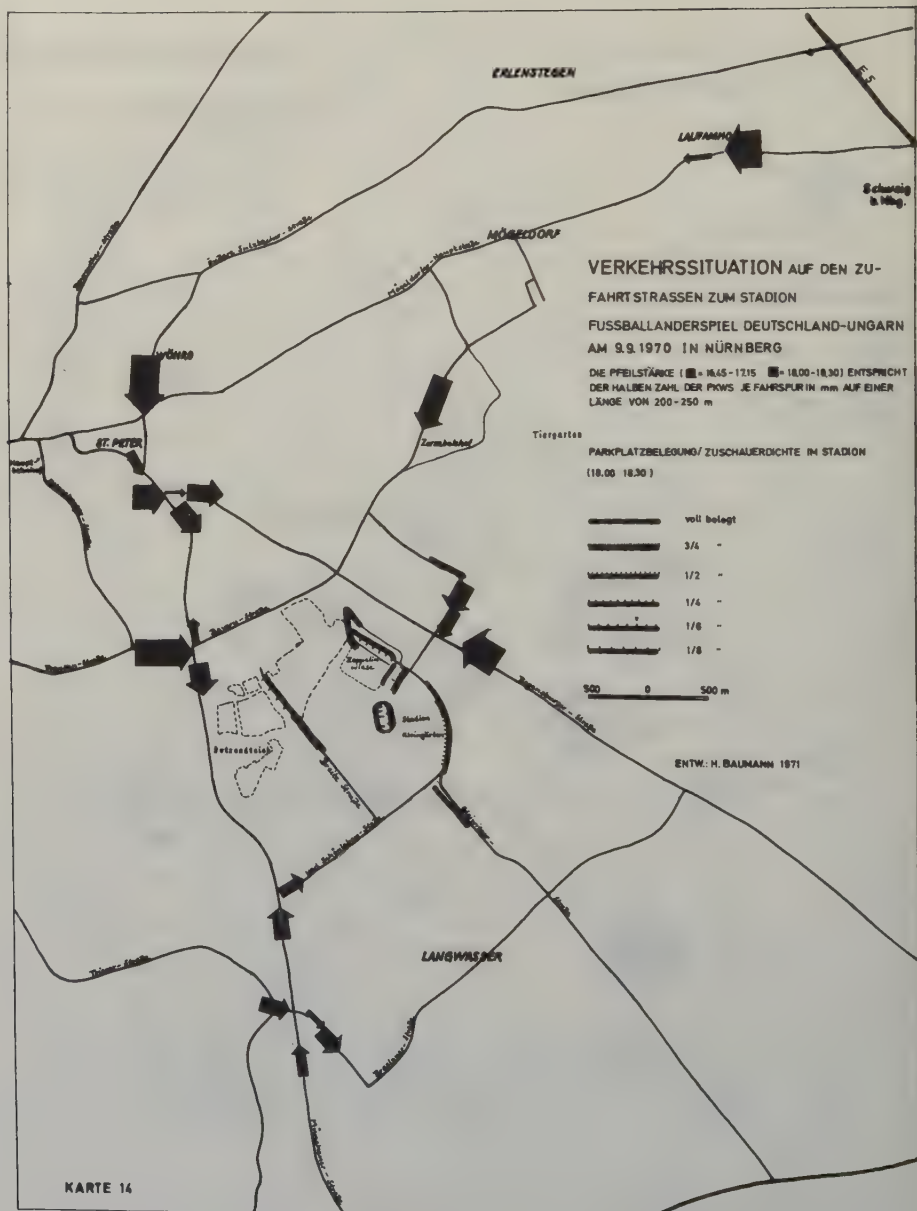
2 - 10

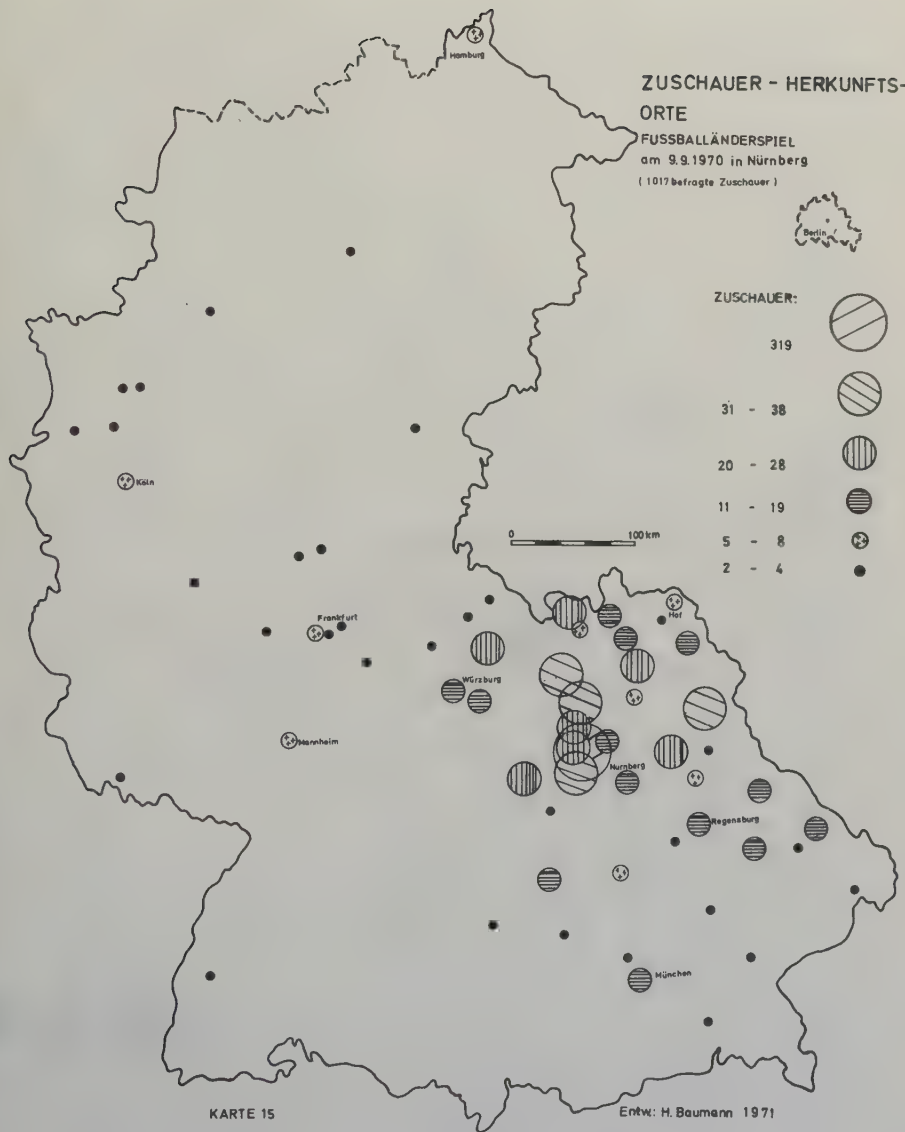


0 100 km

KARTE 13

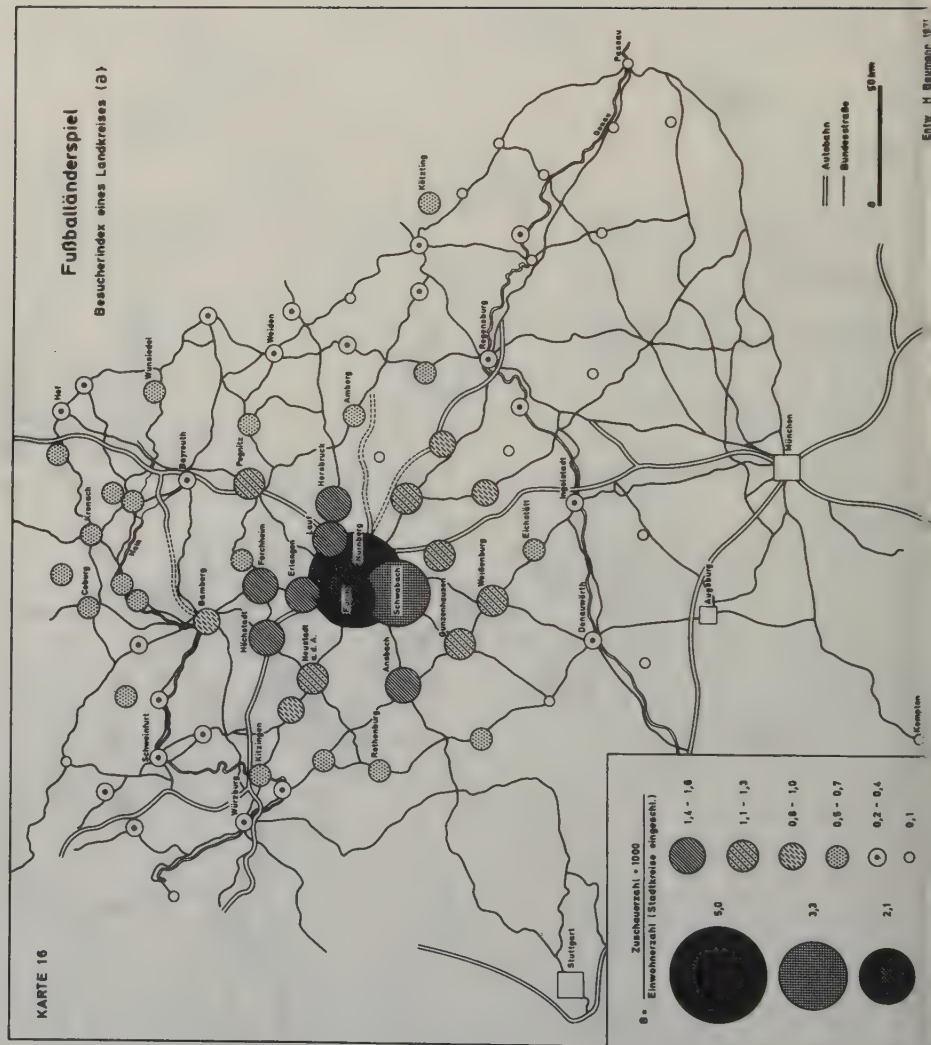
Entw: H. Baumann 1971



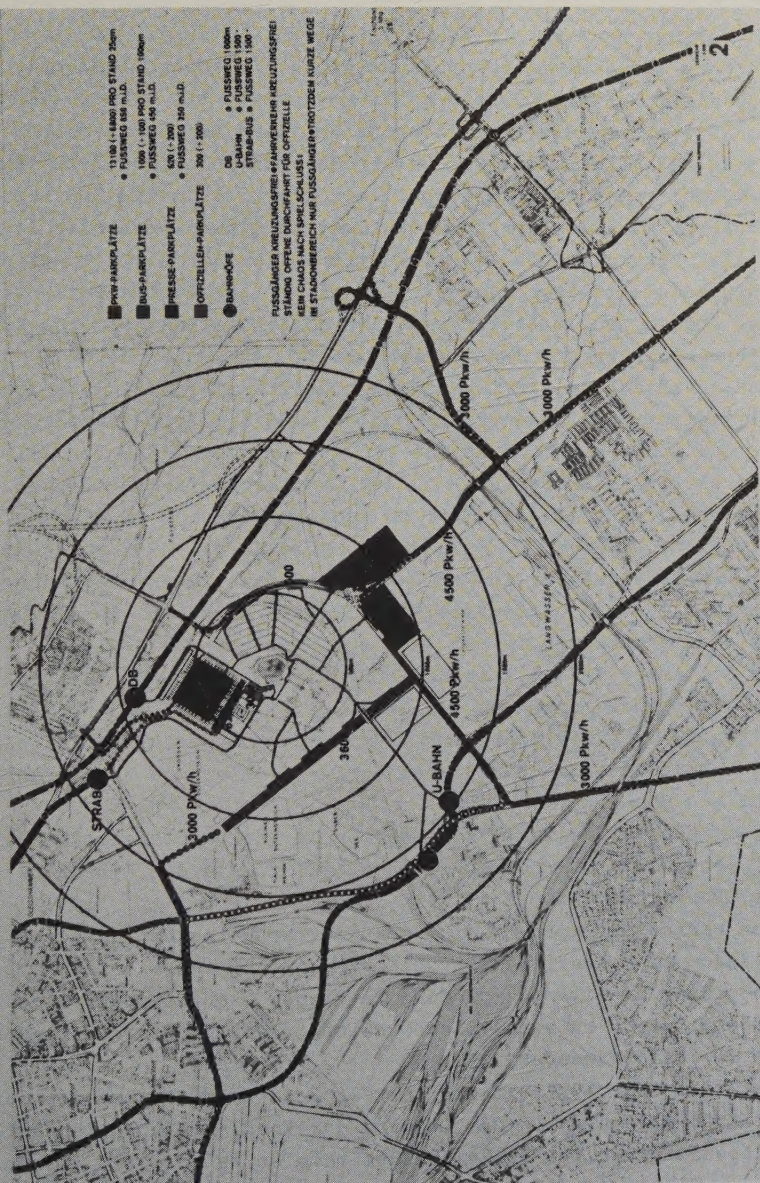


Fußballländerspiel

Besucherindex eines Landkreises (a)



VERKEHRSPLANUNG IM STADION-NAHBEREICH IN NÜRNBERG



Quelle: Hauptamt für Hochbauwesen Nürnberg, Bildstelle u. Denkmalsarchiv, 1989

Lebenslauf

Ich, Hartmut Baumann, bin am 28.6.1935 in Miltenberg am Main als Sohn des damaligen Forstschuldirektors August Baumann und seiner Ehefrau Gertrud geboren. Von 1941 bis 1946 besuchte ich die Volksschule in Miltenberg und nach dem Umzug meiner Eltern nach Oberbayern die Volksschule in Thankirchen im Landkreis Wolfratshausen. Im Herbst 1946 trat ich in die Oberrealschule in Miesbach ein. Nach der dritten Klasse wechselte ich in die Oberrealschule in Bad Tölz über, wo ich 1954 die Reifeprüfung ablegte. Nach rund einjähriger Tätigkeit als Werkstudent begann ich im Wintersemester 1955/56 mit dem Studium der Leibeserziehung und der Chemie für das Lehramt an höheren Schulen an der Universität München. Im Herbst 1959 folgte das Universitäts-Schlußexamen. Es schloß sich die Vorbereitungszeit für das höhere Lehramt an, die ich von Dezember 1959 bis Juli 1960 als Studienreferendar an der Ludwigs-Oberrealschule, von September 1960 bis Juli 1961 am Ludwigsgymnasium in München ableistete. Nach der 2. Staatsprüfung im Herbst 1961 wurde ich als Lehramtsassessor an das Deutsche Gymnasium in Schwabach versetzt, wo ich bis September 1963 blieb. Im März 1962 wurde ich zum Studienassessor, im Mai 1963 zum Studienrat ernannt. Von September 1963 bis August 1971 war ich am Hochschulinstitut für Leibesübungen an der Universität Erlangen-Nürnberg tätig. Im August 1964 heiratete ich (Dörte Wasmuht, geb. am 6.7.1945) und habe inzwischen eine sechsjährige Tochter und einen vierjährigen Sohn.

Zu Beginn des Jahres 1965 wurde ich in das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit übernommen; im März 1967 folgte die Ernennung zum Oberstudienrat.

Nach mehrsemestrigem Studium der Geographie an der Universität Erlangen-Nürnberg (nebenberuflich) unterzog ich mich im Herbst 1968 einer Erweiterungsprüfung in diesem Fach. Mit den ersten Vorbereitungen zu einer Dissertation in der Geographie begann ich im Sommersemester 1970.

Seit September 1971 bin ich beruflich am Sportzentrum der Universität Augsburg mit der Leitung der Fachlehrerausbildung für Leibeserziehung für Volks- und Realschulen betraut.

Meine Anschrift: Hartmut Baumann, Oberstudienrat

89 Augsburg 22, Am Zehntstadel 18

